Specjalny numer z okazji Zjazdu Związku Gospodarczego Miast Morskich i „Święta Morza" CENA 25 zł

Wiatr od Morza

CZASOPISMO POŚWIĘCONE POLSKIEJ KULTURZE MARYNISTYCZNEJ

ROK I | Gdańsk-Gdynia, lipiec—sierpień 1946 r. | Nr 6—7

Inż. Eugeniusz Kwiatkowski

Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża

MORSKA TREŚĆ W ŻYCIU POLSKI

Jest faktem, że w historii nowożytnej, na terenie kontynentu europejskiego żaden naród, względnie żadne państwo nie przeszło tak ostrego procesu chudnięcia terytorialnego jak właśnie Polska. W stosunku do historycznych granic maksymalnych, obecny teren państwa polskiego reprezentuje około 30 proc., łącznie z odzyskanymi ziemiami na zachodzie. Ten fakt przesłania nam zarówno zrozumienie wartości ziem nowo - odzyskanych, jak też zrozumienie konsekwencji gospodarczych nowej sytuacji.

W rzeczywistości walory potencjalne nowego ukształtowania granic Polski na zachodzie są tak wielkie i tak pozytywne, że trudno je w całej rozciągłości ocenić.

Przede wszystkim można obiektywnie stwierdzić, że historia zna bardzo mało przykładów rekonstrukcji sytuacji przegranej przed wiekami. A taki właśnie wypadek zachodzi w położeniu Polski i to jest prawdziwym sukcesem Rządu Jedności Narodowej. W nowych granicach państwowych naród polski nie tylko może żyć, ale znaleźć warunki rozwojowe, jakich nie miał na przestrzeni z górą trzystu lat. Możemy stać się państwem narodowo jednorodnym, a jest to czynnik rozwojowy bezcenny. Możemy przebudować fundamentalnie w ciągu życia dwu generacji strukturę gospodarczą państwa. W tej złej strukturze gospodarczej, a w konsekwencji i socjalnej, leżały główne źródła naszej słabości. Mocarstwowe tendencje, nieufundowane na podłożu dynamizmu gospodarczego, na unowocześnieniu struktury gospodarczej, stały się wewnętrznym dysonansem w naszej polityce i w naszej psychice narodowej.

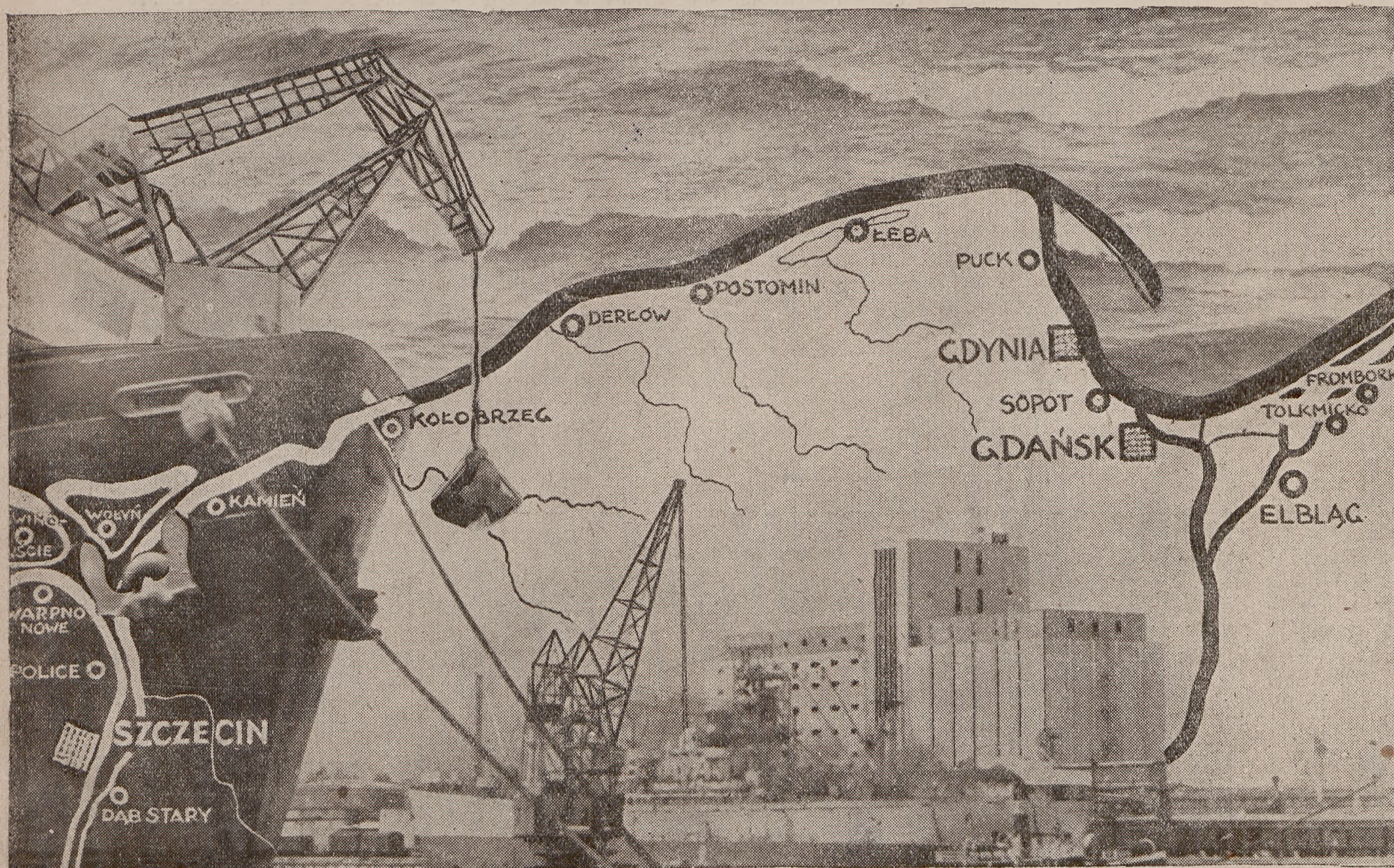
Dziś stoimy wobec alternatywy daleko jaśniejszej, niż w sytuacji przedwojennej. Jeżeli — pomimo trudności powojennych — zdołamy stosunkowo szybko zrekonstruować gospodarstwo Polski tak, by miało ono piętno przemysłowo - morskie, wówczas nie tylko usuniemy źródła trwałego kryzysu agrarnego, ale ponadto zahamujemy proces dalszego odpychania Polski — od zachodu w kierunku dośrodkowym. Przestanie ona chudnąć i utrwali mocno swój niepodległy byt polityczny i gospodarczy.

Trzeba w sposób męski i prosty wypowiedzieć tę prawdę, że stawka, którą musi rozegrać pozytywnie lub negatywnie najbliższe pokolenie Polski, dotyczyć będzie samego istnienia państwa polskiego, a z tym i warunków bytu naszego narodu.



Godło Związku Gospodarczego Miast Morskich

Gdyby na chwilę zatrzymać się przy czynnikach rozwojowych natury materialnej, to można stwierdzić, że stajemy się narodem jednym z najbogaciej wyposażonych w źródła energetyczne. Już jesteśmy czołowym producentem węgla i koksu, a pozycję naszą możemy w przyszłości poważnie wzmocnić. Posiadamy doświadczenia przemysłowe i kilka wielkich okręgów produkcyjnych, uratowanych przed zagładą. Mamy w zasadzie dobrze założone linie komunikacyjne, wytyczone siłą faktów konieczności dalszej rozbudowy dróg wodnych, śródlądowych. Wykonanie tego zadania uczyniłoby polski przemysł metalurgiczny konkurencyjnym w re-



Mapa naszego Wybrzeża z wyszczególnienjem portów, należących do Związku Gospodarczego Miast Morskich. Wszystkie one powróciły obecnie do swoich prastarych nazw słowiańskich. Wybrzeże morskie ujęte deltami Odry i Wisły, tworzy od Szczecina po Frombork nierozerwalną całość z Rzecząpospolitą. Mocne i zdrowe zaplecze gospodarcze, gwarantuje mu w najbliższej przyszłości jak najpomyślniejszy rozwój

Fotomontaż wykonał Edmund Zdanowski

lacjach międzynarodowych i poprawiłoby znacznie pozycję przemysłu włókienniczego i przetwórczo - spożywczego. Co ważniejsze — główny pomost gospodarczy, przebiegający dotychczas przez kontynent europejski z północy na południe, od Morza Północnego przez Niemcy, Austrię, Jugosławię i Włochy do Adriatyku, o szerokości 970 km., przesunąłby się w tym wypadku na linię: Morze Bałtyckie — Dunaj — Morze Czarne, jako na najkorzystniejszą drogę kontynentalną w Europie. Ta droga jest nieco dłuższa, niż droga niemiecka, która tyle wartości ekonomicznych zakumulowała w tym kraju, bo wynosi 1.200 km., ale jest bez porównania dogodniejszą w rozbudowie i eksploatacji. Średnie wzniesienie lądu europejskiego ponad poziom morski wynosi około 330 m., a pomostu niemieckiego, przecinającego Alpy, jest prawie dwukrotnie większe.

Na terenie Polski, pomiędzy Odrą i Wisłą, wzniesienie to wynosi zaledwie 160 m. średnio — i w relacji do swej długości nie ma konkurentów w Europie. Wreszcie rewolucyjnie dynamizującym czynnikiem może się stać w nowej Polsce Wybrzeże morskie. Przewrót w tej dziedzinie ma charakter zupełnie zasadniczy. Spośród państw morskich w Europie byliśmy przed wojną pod względem tzw. „stopnia morskości" państwem na ostatnim miejscu. Stopień ten określa się stosunkiem granicy morskiej do lądowej danego państwa. Dla Włoch, Szwecji czy Francji, wahał się on w granicach 80 — 60 proc., dla wielu innych państw, a w tym dla Niemiec, od 20 — 10 proc., w Polsce zaś przedwojennej wynosił on zaledwie 1 — 4 proc.

W Polsce przedwojennej na 1 km. wybrzeża przypadało 460.000 mieszkańców, w Belgii zaś 122.000. Obecnie stopień morskości granicy państwowej wyraża się cyfrą 15, czyli że jest z Niemcami przedwojennymi identyczny, a ilość ludności przypadającej na 1 km. wahać się będzie około 50.000, czyli prawie dziesięciokrotnie korzystniej, niż przed wojną i przeszło dwukrotnie korzystniej, niż w Belgii.

Z przeszłości historycznej możemy również czerpać naukę, że nieskrępowane powiązanie polskiego zaplecza z morzem dawało zawsze, nawet przy biernej polityce morskiej państwa — wyraźnie pozytywne rezultaty — i odwrotnie, każde osłabienie, czy przecięcie tego związku, łamało natychmiast linię rozwojową na Wybrzeżu.

Już u samego wstępu do dziejów Polski, wówczas, gdy jej uwaga polityczna skierowana była na zachód, spotykamy silne akcenty morskie i handlowe. Wówczas to jeszcze wielkim portem słowiańsko-polskim był Wołyń nad Odrą. Surowiecki w swej „Historii miast w Polsce" przytacza, że wówczas żegluga słowiańska na Bałtyku była silnie rozwinięta. Od Wołynia, Odrą, Wartą i Gopłem szła wielka trasa handlowa, a liczne statki dowoziły wówczas jako główny produkt konsumpcyjny sól do Polski. Nad Gopłem urósł znaczny na ówczesne stosunki gród, w którym przejeżdżające dalej statki składały cła i opłaty w naturze, kruszami soli. Z tego grodu wywodzą się piastowie naszej Ojczyzny. Zwał się on Kruszwicą.

Na początku XV-ego wieku handel morski przez odcięty od Polski Gdańsk rozwija się jeszcze bardzo słabo. Rejestruje się tam rocznie kilkadziesiąt małych statków, zabierających: zboża, mięso, wosk, miedź i ołów, skóry surowe i wyroby lniane. Gdy jednak w latach sześćdziesiątych XV-ego stulecia Gdańsk powrócił ponownie do Polski, rozwój handlu w tym porcie staje się bardzo żywy. W 1490-ym roku już 720 statków opuściło Gdańsk, zabierając towary polskie. Był to jeszcze zdecydowanie handel bałtycki.

Po otwarciu cieśniny Sundu pod koniec pierwszej połowy XVI-ego stulecia poczyna się rozwijać gwałtownie handel dalekomorski w Gdańsku, a zanika prawie handel bałtycki. Teraz Gdańszczanie całymi konwojami flotowymi wywozić poczęli produkty agrarne Polski do Lizbony, ówczesnego centrum morskiego handlu światowego, a z Portugalii przywozili towary indyjskie do Polski. Rynki stopniowo rozszerzają się.

W 1591-ym r. wyrusza z Gdańska flotylla czterystu statków holenderskich ze zbożem polskim do Włoch. W 1618-ym r. zawinęło do portu gdańskiego prawie dwa tysiące statków, a wartość eksportu polskiego przez Gdańsk waha się w tym czasie około 17 milionów zł. p. rocznie. Gdańsk stał się stopniowo pierwszym portem na całym Bałtyku, żyjąc z Polski i pracując dla Polski.

Od końca XVI-ego wieku Bałtyk staje się wielkim ośrodkiem handlu międzynarodowego, jak ongiś było nim Morze Śródziemne. Jest to reakcja zaplecza polskiego na organicznie związane z nim wybrzeże. W tym okresie czasu odpływa np. z Amsterdamu ok. 650 statków rocznie na Bałtyk, a do krajów pozaeuropejskich z tego światowego centrum zaledwie 80 — 90 statków. W połowie XVII wieku już trzy czwarte kapitałów giełdy amsterdamskiej zaangażowane było w handlu bałtyckim. Wedle zaś wykazów rejestru cła sundzkiego 60 proc. obrotów handlowych na całym Bałtyku wiązało się wyłącznie z portem gdańskim. Dla Polski pracuje jednak równolegle szereg portów bałtyckich. Tak np. za czasów Stefana Batorego Elbląg przyjmuje rocznie około 340 statków i tam ma swoją siedzibę kompania dla przewozu sukna angielskiego do Polski.

Krzywa rozwoju handlu morskiego na Bałtyku przebiega zupełnie równolegle do stanu gospodarczego Polski i do ścisłości powiązania gospodarczego i politycznego tych portów z Polską.

To zjawisko powtórzyło się po pierwszej wojnie światowej. To samo powtarza się dziś. Gdy dwa nierozdzielnie spojone elementy: zaplecze polskie, zawarte głównie pomiędzy Odrą i Wisłą i wybrzeże złączyły się w organiczną całość, wybrzeże nasze wbrew wszelkim zniszczeniom i dewastacjom, wbrew trudnościom i brakom poczyna pracować gorączkowo i bardziej dynamicznie, niż można to było ustalić w najbardziej optymistycznych perspektywach jeszcze przed siedmiu miesiącami.

Trzeba więc uświadomić w całym społeczeństwie polskim wartość tej wielkiej zdobyczy, którą przedstawia dla naszej przyszłości wybrzeże morskie od Szczecina poprzez Kołobrzeg, Derłowo, Postomin, Łebę aż do Gdyni, Gdańska i Elbląga. Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że formalne wejście do rodziny państw morskich nakłada na nas i wielkie obowiązki i otwiera nam szanse nieograniczonych rezultatów, o ile tylko nastawimy się właściwie do zagadnienia, przekazywanego nam w wyniku wielkiego procesu historycznego we władanie.

Trzeba sobie koniecznie zdać sprawę z tego, że trzy czwarte całego handlu światowego rozgrywa się w szlakach morskich, opanowanych przed wojną przez państwa reprezentujące tylko 20 proc. ludności ziemi, a po wojnie zaledwie 10 proc. One to zagarniają korzyści pozostawione im przez narody nieaktywne. Trzeba wreszcie zrozumieć, że tak samo fatalnym jest przejawienie nieuzasadnionych i złudnych ambicji narodowych jak i brak ambicji wszędzie tam, gdzie ona jest na miejscu i może przynieść pozytywne rezultaty.

Ileż bowiem wymowy reprezentuje fakt, że przed wojną na całej kuli ziemskiej istniało zaledwie 31 portów, skoncentrowanych w czterech grupach, które rejestrowały roczny obrót towarowy powyżej dziesięciu milionów ton każdy. Z tej cyfry, przypadało na porty usytuowane w stronę Oceanu Atlantyckiego 18, na Morzu Śródziemnym 6, na Oceanie Spokojnym 6 i na Oceanie Indyjskim 1. W 1939 r. Gdynia była zupełnie bliska do przyłączenia się do tego zespołu, by utworzyć piąty rozdział dynamizmu morskiego na Bałtyku. Po wojnie cyfry ogólnych obrotów i cyfra wielkich portów bardzo znacznie spadła. Tym niemniej w 1947 r. niewątpliwie zespół portowy Gdańsk — Gdynia zajmie ponownie czołową pozycję na Bałtyku i wejdzie do nielicznej grupy głównych portów światowych.

Te cele naszej polityki gospodarczo - morskiej są nie tylko możliwe do osiągnięcia, ale są ponadto niezbędne w imię najwyższych interesów państwa. Tu bowiem, na polskim Bałtyku, na długiej linii, łączącej Gdańsk przez Gdynię ze Szczecinem, istnieje wykuta krwią i pracą Polski, znojem walk historycznych z nawałą krzyżacko-germańską, zdeterminowaną decyzją władz państwowych nowej Polski, stalowa oś, około której pragniemy i możemy obrócić, jak na zawiasach, strukturę gospodarczą naszych ziem o 90 stopni. Tu, na morskim ramieniu dźwigni historycznej możemy podnieść z upadku powojennego. kraj, możemy dźwignąć jego siły, możemy ustalić szacunek innych narodów dla naszej pracy pokojowej i współpracy gospodarczej. Tu możemy pokusić się o zaszczepienie w dorzeczu Odry i w dorzeczu Wisły nowej, innej cywilizacji, innego dynamizmu życia, innego stosunku człowieka, by w zgodnym rytmie umocnić wszystkie wartości materialne i moralne, które w przyszłości staną na straży nienaruszalności granic państwa i wolności narodu polskiego.

Nowa sytuacja Polski w stosunku do morza — jeżeli zechcemy — może wywrzeć nieobliczalny skutek na przyszłe dzieje naszego narodu. Zadanie to nie jest łatwe, gdyż obok przełamania własnej psychiki, wymaga długotrwałego i niezmiennego wysiłku wszystkich aktywnych i twórczych sił narodowych, zarówno na wybrzeżu, jak i na całym polskim zapleczu.

Ale w ramach polityki gospodarczego planowania ta głęboka przebudowa Polski jest łatwiejsza do wykonania, niż w oparciu o inne systemy ekonomiczne.

Z ciężaru tych zadań społeczeństwo polskie musi sobie zdawać codziennie sprawę.

Odbudowa i zagospodarowanie ziem zachodnich wymagać będą wielomiliardowych nakładów. Potrzeby te sprowadzają się głównie do dowozu urządzeń przemysłowych i surowców fabrykacyjnych. Funkcjonowanie mechanizmu dewizowego dla równoważenia bilansu płatniczego, było już przed wojną bardzo utrudnione. Po wojnie te trudności spotęgują się ponownie. Nie będziemy wyprzedawać majątku narodowego w obce ręce dla zdobycia niezbędnych dewiz. Nie możemy liczyć obecnie ani na eksport rąk roboczych, ani na poważniejszy transfer oszczędności naszej emigracji zamorskiej. Sprawa długoterminowych pożyczek zagranicznych na cele inwestycyjne jest co najmniej wątpliwa. Konkretne plany importowe możemy opierać tylko na wywozie własnych nadwyżek towarowych. Podstawowe nasze potrzeby, a więc maszyny i urządzenia fabryczne, wełnę, bawełnę, jutę, metale kolorowe, rudy, tłuszcze, celulozę, możemy uzyskać w pożądanych ilościach tylko w krajach zamorskich. Do planu importowego musimy dostosować naszą politykę wywozową. Oznacza to, że musimy wygrać każdą nadarzającą się koniunkturę, a w konsekwencji musimy dysponować wszystkimi czynnikami realizacji polityki morskiej w wielkim stylu. Obfite doświadczenia przeszłości wskazują nam aż nadto wyraźnie, że powodzenie tej akcji uzależnione jest od dwu czynników: — materialnego i psychicznego.

Wartość czynnika pierwszego jest zrozumiała sama przez się. Nie samo morze jest bogactwem narodowym, ale opanowanie mo-



Z pojezierza mazurskiego



Gdynia — kiedyś



Gdynia — obecnie
Ulica Świętojańska, główna arteria miasta

rza przy pomocy uzbrojenia technicznego. To zadanie, obejmujące z jednej strony wyposażenie portów morskich w nowoczesne konstrukcje przeładunkowe, zbiorcze i dystrybucyjne, we flotę handlową i rybacką, w aparat usług portowych, z drugiej zaś w aparat produkcyjny i handlowy na zapleczu, w sprawną sieć komunikacji lądowych i wodnych, w zasadnicze instalacje pomocnicze w samych portach, jak stocznie okrętowe i centrale energetyczne, jest w głównej mierze zadaniem całego państwa, jego rządu i centralnych organizacji gospodarczych.

Stwierdzając to, konstatujemy, że struktura życia i pracy miast morskich ulega po wojnie wcale poważnej zmianie. Na Śląsku, w Dąbrowie, w Łodzi, w Warszawie forma dyspozycji gospodarczych uległa zasadniczej zmianie. Struktura gospodarstwa pozostaje w istocie ta sama. Wpływ czynnika pracy na produkcję, stosunek zysku do kapitału, sposób dysponowania towarem uległy zmianie. Zadanie samo rozdzielone pomiędzy ludzi pozostało niezmienione. W miastach morskich sama treść życia uległa głębokiej zmianie, wywołując konsekwencję o bardzo dalekim zasięgu. Czynnik dyspozycyjny wielkiego eksportu i zróżniczkowanego importu przesunął się poza wybrzeże i poza środowiska miast morskich. Terenowa koncentracja zysków, opartych na handlu morskim, posiadająca tak doniosły wpływ na kształtowanie się finansów komunalnych, oddaliła się od wybrzeża. Współudział miast morskich w eksploatacji urządzeń i instalacji pomocniczych uległ redukcji. Natomiast obowiązki miast w stosunku do potrzeb portów uległy rozszerzeniu. Każde zwiększenie pracy, czy to w zakresie odbudowy portów, czy to w ich eksploatacji, każde zwiększenie ruchu statków, każde rozbudowanie instytucji gospodarczych zadyrygowane centralnie powoduje nowe, dodatkowe ciężary dla miast.

Miasta morskie w swej roli samodzielnej — chudną. Chudną materialnie i chudną intelektualnie. Fakty, wypływające automatycznie z pracy portów, narzucają im bezapelacyjny program wykonawczy. To właśnie te fakty dysponują kierunkami i rozmiarami odbudowy sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej, one narzucają kolejność wyposażenia szpitali, urządzenia szkół miejskich, one rozszerzają wymiar zagadnienia aprowizacyjnego, one rozbudowują zasięg administracji miejskiej.

Równocześnie główne źródła dochodowe uciekają od miast morskich do centrów przemysłowych, lub do stolicy państwa. Tematy życia dla ludności tych miast ulegają identycznej redukcji.

Z drugiej strony, nie można nie zdawać sobie sprawy z tego, że wysuwając obecnie zasadniczą i nową tezę głębokiej przebudowy struktury gospodarstwa polskiego w oparciu o rozbudowę produkcji przemysłowej, o najszerszą zarówno ze wschodem, jak i zachodem, wymianę towarową w skali międzynarodowej, a w konsekwencji w oparciu o planową urbanizację kraju i o organiczne powiązanie rozwoju gospodarczego z czynnikiem morskim, musimy wypełnić życiem i aktywną treścią każdy kilometr polskiego wybrzeża.

Położenie najsilniejszego akcentu na ten postulat jest koniecznością. Pozornie bowiem mogłoby się wydawać, że zagadnienie stosunku do morza, do realizacji czynnej polityki morskiej, stoi w szeregu wielu innych zagadnień, jako dylemat — w najlepszym razie — równy między równymi. Tymczasem po głębszym zanalizowaniu sprawy okazuje się, że jest to obecnie problemat kluczowy, fundamentalny, może nawet źródłowy dla wielu innych zagadnień naszego zbiorowego życia. Fakt podwójnego oddziaływania morza na strukturę zaplecza i — odwrotnie — zaplecza na aktywizację polityki morskiej, był już niejednokrotnie rozważany i ustalany nie tylko na przykładzie polskim. Jest to argument ekonomiczny bezspornej wartości. Obok niego staje w szeregu argument o charakterze politycznym.

Same w sobie prawa historyczne posiadają współcześnie tylko walor względny. Ilustruje to najdobitniej fakt, że prawie każdy naród — gdyby mógł swobodnie restytuować swe prawa historyczne, to odwołałby się do innej daty, a nawet do innego stulecia. Jeżeli w pewnych przełomowych okresach logika faktów i logika naprawienia zadanych szkód cofa dla jakiegoś narodu koło historii wstecz, to tylko z klauzulą warunkową. Warunkiem tym, który przez wszystkich uczciwych ludzi musi być uznany i uszanowany, jest doświadczenie, że restytucja taka niesie ze sobą pomnożenie wartości cywilizacyjnych i kulturalnych. Jesteśmy więc zobowiązani do udowodnienia w okresie życia jednego pokolenia, że ziemie odzyskane, połączone organicznie z wybrzeżem morza, w nowej strukturze politycznej i gospodarczej, będą żyć i lepiej i intensywniej, niż w rozdartej szachownicy prusko-polskiej. Takim właśnie sprawdzianem w przeszłości była Gdynia i ona niewątpliwie podbudowała prawa Polski do szerszego dostępu do morza. W nowej Polsce zagadnienie morskie przerosło nieporównalnie swoją wagą wszystko to, co ważyło w niedawnej przeszłości. I dlatego wielokrotnie większy wysiłek i państwa, i społeczeństwa musi być realnie w tę stronę kierowany.

Trzecim argumentem jest tendencja stopniowego przekształcania psychiki społeczeństwa polskiego. Trzeba dobrze rozważyć i to, że jeżeli mówimy o procesie przebudowania struktury gospodarczej, o procesie urbanizacji, o organicznym powiązaniu nowej Polski z jej historycznym wybrzeżem Bałtyku, jeżeli mówimy o nowej cywilizacji, która ma powstać pomiędzy dorzeczem Odry i dorzeczem Wisły, o charakterze polskiej gospodarki planowej, o ambicji narodowej opanowania wszelkich trudności na ziemiach odzyskanych, o miastach i o morzu — to przecież w istocie rzeczy nie myślimy wcale o stronie czysto materialnej, i mechanicznej, ale o **człowieku.** W jego ręku i w jego mózgu leżą zarówno wszystkie możliwości jak i wszystkie trudności. Na identyczne zjawiska różne narody reagowały różnie i osiągały diametralnie różne skutki. Psychikę narodów formują warunki. Nowe ukształtowanie granicy północnej posiada ten olbrzymi walor, że morze było i jest nadal wielką siłą formującą i przekształcającą psychikę narodu.

A morze kształci ludzi w pojęciach wielko - przestrzennych, międzynarodowych, ono nagina charaktery ludzkie do wytrwałości, do walki z przeciwnościami, do żywiołowego uporu, umocowanego jednak na kotwicy rozsądku, ono przyzwyczaja ludzi do cierpliwości, do decyzji, do uświadomienia odpowiedzialności. Morze nie zna granic i nie zna podziałów, zmusza zespoły ludzkie do zdyscyplinowanej kolaboracji, a jednostkę do samodzielnej incjatywy. Ono hamuje wybujały indywidualizm, ale przepaja poczuciem wolności, ono nie zna totalizmu, ale niszczy anarchię. Kontynent — odwrotnie — popycha ludzi do partykularyzmu i do uporu zaściankowego, do ustawicznego odgradzania się jednych ludzi od drugich.

Gdy ląd reprezentuje formy statyczne, to morze jest dynamicznym czynnikiem ruchu. Gdy na lądzie dominuje tendencja posiadania, to na morzu użytkowania. Gdy na lądzie czynnikiem rozstrzygającym jest siła, to na morzu sztuka. Gdy na lądzie tendencje biegną wprost przeciwko sobie i w konsekwencji doprowadzają do częstego zderzenia się, do konfliktów przed wyczerpaniem wszelkich możliwości porozumienia się, to na morzu, przeważa empiryzm i racjonalizm, a trudności mają tendencję do wymijania się. Na morzu liczą się nie słowa, lecz czyny, nie uczucia, lecz myśli, nie zapały, ale wytrwałość, nie dyletantyzm, lecz wiedza, nie szaber, lecz praca.

Były i są narody usytuowane doskonale nad morzem, a mimo to psychika ich pozostała lądowa. Współcześnie do takich narodów należą Niemcy. Naród polski jest uzdolniony do ewolucji psychicznej i w ciągu ostatnich lat pięćdziesięciu przebył olbrzymią drogę naprzód. Ale przemiany te nie dokonują się samorzutnie. Już dziś wprzęga się szereg instytucji, które z wielkim zapałem, umiejętnością i poświęceniem, nawet z wytrwałością i uporem szczepią drobnoustroje morskie w psychikę polską. Tę pracę należy uwielokrotnić i włączyć w każdą realną możliwość do akcji.

Jakże wielką i niczym niezastąpioną rolę w tej dziedzinie odegrać mogą miasta morskie Rzeczypospolitej! Żadna instytucja, żadna propaganda słowna nie może wykonać tego zadania ani tak masowo, ani tak demokratycznie, ani tak poglądowo, jak właśnie miasta morskie nowej Polski. Rozbudowując ustawicznie tematy pracy morskiej w ramach jednolitej, trwałej i aktywnej organizacji, tylko miasta morskie mogą szybko wytworzyć całe zespoły obywateli, wiążących swój byt, swoje życie, swój światopogląd z morzem. Praca ta nie może być wykonywana ani szablonowo, ani chaotycznie. Ona musi stanowić istotną część planu państwowego, musi być akcją skoordynowaną wśród samych miast. Nie najistotniejszym więc jest jakikolwiek szczegół programu pracy Związku Gospodarczego Miast Morskich. Ważnym natomiast jest to, by z woli i zrozumienia swych obowiązków przez miasta morskie powstała instytucja, wyposażona początkowo przez państwo w skromne choćby środki działania, która, harmonizując się wewnętrznie z polityką ogólnopaństwową, inicjowałaby działalność, rozszerzałaby zakres prac, wypełniałaby nową i realną treścią życie miast, łamałaby inercję, szczepiłaby psychikę morską we własnych środowiskach.

Inż. Eugeniusz Kwiatkowski

Nowy etap pracy

Na pierwszy Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich w dniach 12 — 14 bm. przybyli do Gdańska przedstawiciele najwyższych władz państwa polskiego, społeczeństwa, urzędów i prasy.

Dlaczego zjazd związku osiemnastu miast morskich odbył się w Gdańsku? Dlaczego tutaj właśnie podjęto obrady i uchwały o doniosłym znaczeniu dla życia i przyszłej struktury całego 500 km liczącego Wybrzeża?

Gdy wymawia się wielkie imiona historycznej Polski, największych królów, najznakomitszych mężów stanu, potężnych władców pióra, to myśl każdego Polaka nawraca do **Gdańska.** Gdy święcimy rocznicę Grunwaldu, gdy przywodzimy na pamięć wiekowe zapasy z krzyżactwem wiemy, że istota rzeczy nazywała się: **Gdańsk.** Gdy badamy przyczyny wielkości i późniejszego upadku historycznej Polski, wiemy, że symbolizują się one w słowie: **Gdańsk.** Tu zrodziło się źródło barbarzyńskiej napaści band hitlerowskich na Polskę, tu właśnie rozpadła się w proch i pył nowoczesna krzyżacka zawierucha, tu odradzać się poczyna nowa Polska, demonstrująca na gruzach historycznych ruin cudowną żywotność narodu polskiego.

Gdzież więc jak nie w Gdańsku, świecącym jeszcze szczerbami tylu ruin, ale już ponownie polskim, powalonym i spętanym przez barbarzyńską wojnę, ale już żywotnym, zalanym przez rozbite wały rzeczne i kanałowe, ale już tętniącym pracą miał się odbyć sejm walny wszystkich miast nadmorskich nowej, wskrzeszonej do życia Polski? Gdzież ma się symbolizować fakt, że daremne były wiekowe zapędy zalewu germańskiego, że daremna była grabież ziemi polskiej, daremną działalność komisji kolonizacyjnych pruskich, hakaty, ustaw kagańcowych, maltretowanie dzieci polskich we Wrześni, tępienie żywotnych sił narodu w rozlicznych obozach kaźni i śmierci męczeńskiej?

Tu, w starym polskim Gdańsku wskrzeszone do życia Wybrzeże piastowskie, od Szczecina przez Kołobrzeg i Gdynię po Elbląg, ma dać świadectwo tej prawdzie, że **po upływie pięciu wieków przemówiły realnie historyczne konsekwencje Grunwaldu.**

Przeszedł pierwszy okres rekonwalescencji ograbionego, tępionego, sponiewieranego przez najazd hord hitlerowskich, narodu polskiego. Cały program tego pierwszego okresu, tych przetrzebionych bezlitośnie kadr ludzkich, tej zdewastowanej kulturalnie i technicznie, organizacyjnie i gospodarczo nadbałtyckiej ziemi, sprowadzał się do prostego hasła i postulatu: **wypełnienia martwej pustyni — życiem. To zostało dokonane.** Dziś dominuje rzetelna polskość w Gdańsku i w Gdyni, i w Szczecinie, i w Elblągu, i w zatoce Puckiej, i na Helu, i w zalewie Odry i w Kołobrzegu, i w Derłowie, i w Postominie, i w Łebie, i w Tolkmicku, i we Fromborku. **Dziś tętni praca na całej długości polskiego Wybrzeża.** Cmentarzysko życia cofa się pod naporem pracy ludzkiej.

Słyszymy syreny statków. Zaroiło się od kutrów i łodzi rybackich. Dźwięczą dźwigi i taśmowce w portach. Wyrosły na gruzach nowe i wspaniałe magazyny. Dwa tysiące wagonów kolejowych pracuje codziennie u wrót polskiego Bałtyku. Podniosły się maszty linii elektrotechnicznych. Pulsować poczyna przemysł nadmorski. Zaroiły się ponownie nasze miasta nadbałtyckie. Pracują szkoły i wyższe uczelnie. Pracują urzędy. Ożywia się z dniem każdym komunikacja międzymiastowa. Prostuje się ulice i chodniki. Wyrastają nowe domy, nowe szpitale, nowe kościoły, nowe instytucje kulturalne. Funkcjonują wodociągi i kanalizacje, gazownie i elektrownie, poczty i radio, zieleńce i mosty. Powstają biblioteki, rozwija się prasa.

Nic tu nie powstało samo przez się. **To, co żyje i pracuje tu dla całej Polski, jest rezultatem wysiłku rąk i mózgów ludzkich. Cała Polska ma swój rzetelny udział w odbudowie Wybrzeża,** tak samo jak Wybrzeże dźwiga trud odbudowy i zagospodarowania Polski. Wiemy aż nadto dobrze w jak trudnych i ciężkich warunkach urzeczywistnia się dziś każdy realny wysiłek. W stosunku do rozmiarów zniszczenia pomoc obca jest znikoma. Za niezbędne surowce i narzędzia pracy musimy płacić dodatkową pracą polską. Demoralizacja powojenna, nie mniejsza niż w innych krajach europejskich, spętała nie jeden twórczy wysiłek, zgasiła nie jeden zapał, osłabiła nie jeden sukces.

Ale rok, który minął nie jest stracony. Milionowa rzesza ludzka, która przywarła do swego historycznego Wybrzeża, nie potrzebuje wstydzić się rezultatu swego trudu i znoju. Ogromna ta rzesza już obecnie wzywa wszystkie ziemie polskie i wszystkie zespoły pracy do szlachetnej rywalizacji w dziele odbudowy Ojczyzny i wzmocnienia sił żywotnych Narodu.

Dziś wkraczamy w nowy etap pracy. Mamy nowe zadania przed sobą. Miasta nadmorskie muszą zdefiniować treść własnego życia, własnych wysiłków, własnych zadań i przystosować je do nowych warunków gospodarczych i społecznych odrodzonego państwa. To regionalne zadanie ma charakter zupełnie specjalny i odrębny nieco od zadań miast, położonych na zapleczu. Tu inaczej kształtują się zagadnienia komunikacyjne, tu planowość pracy musi być wyższego rzędu, tu wyłaniają się specjalne zadania naukowe i oświatowe, tu produkcja przemysłowa ma inny charakter, a odbudowa inny gospodarczy sens, tu bliższe jest zetknięcie ze światem zewnętrznym, niż w innych miastach polskich. **A mimo to nie chodzi tu o wyodrębnienie się grupy miast morskich, ale o najgłębiej pojętą synchronizację wspólnego wysiłku,** nie o przeciwstawienie funkcji, ale o najcelowszy ich podział, nie o redukcję uprawnień i zadań poszczególnych miast, ale o ich rozszerzenie i skoordynowanie, nie o formę, ale pełniejszą treść życia, nie o ambicję regionu, ale — o pracę.

Po raz pierwszy w dziejach Polski — naród ocenia i rozumie wartość morza i światopoglądu morskiego. **Po raz pierwszy cały kraj i całe Wybrzeże tworzą jednolitą całość narodową, gospodarczą i polityczną.** Po raz pierwszy powstała możliwość zjednoczenia wysiłków, w ramach państwowej gospodarki planowej, wszystkich ośrodków miejskich, związanych bezpośrednio z morzem. Sytuacja sama narzuciła w nowych warunkach konieczność szukania nowych form współpracy i nowej treści dla osiemnastu miast nadmorskich.

Toteż redakcja „Wiatru od Morza", czasopisma poświęconego polskiej kulturze marynistycznej, jak i w ogólności cała prasa polska, która pierwsza torowała drogi myśli morskiej w Polsce niepodległej, prasa, która jest i będzie odźwierciedleniem uczuć narodu, związanych z każdą twórczą pracą na Wybrzeżu, z radością wita myśl zorganizowania Związku Gospodarczego Miast Morskich, życząc pierwszemu zjazdowi tegoż Związku wielkich osiągnięć dla dobra państwa, wskrzeszonego do niepodległości i suwerenności.

W dniu 28-go bm., w terminie wyjątkowo w tym roku o miesiąc naprzód przesuniętym, obchodzimy w Polsce „Święto Morza". Uroczystość ta ma być jak zwykle przeglądem naszych sił i osiągnięć, zwierciadłem uczuć społeczeństwa, związanych z morzem. W tym roku w obliczu „Święta Morza" trzeba nam stwierdzić, że poważnym dorobkiem naszej myśli morskiej jest powołanie do życia Związku Gospodarczego Miast Morskich.

REDAKCJA

ALFRED WIELOPOLSKI

NASZE MIASTA MORSKIE

Gdy przeglądamy historię każdego z naszych miast morskich, uderzają nas w ich przeszłości jednorodnie występujące zjawiska. Okres powstania przypada najczęściej w okresie upartego dążenia Piastów do opanowania ujść Odry i Wisły. Okresy rozkwitu — na czasy bliskich związków politycznych i gospodarczych z szerokim zapleczem Wielkopolski, Śląska, Mazowsza, Małopolski i dalszym czeskowęgierskim.

W okresie naszej historii, kiedy dynastia Piastów odeszła z jej straży, a myśl polityczna, rodem z Małopolski, sięgała po wpływy na wschodzie, zaniedbując sprawę morską — nad miastami morskimi naszego Wybrzeża zaciążył cień Brandenburgii. Ówczesny ich rozwój, zapisany przez kronikarzy na rzecz Niemców, dokonany był rękami Słowianina, zepchniętego do roli obywatela drugiego rzędu. Wiemy jednak, że kościoły, zamki, porty, wyprawy handlowe statków, przynoszących miastom dobrobyt, są dziełem rąk naszych dziadów z krwi i kości: murarzy, żeglarzy, rybaków i marynarzy tutejszego pochodzenia, dziełem, noszącym zewnętrznie tylko stempel niemiecki.

Nie trzeba szukać w starych kronikach i cmentarzach, aby się przekonać, że Niemiec był tu jedynie intruzem dzięki chwilowej przewadze, wynikającej z błędów naszej przeszłości. Wystarczy otworzyć którąkolwiek z poświęconych Pomorzu publikacji niemieckich w latach przedwojennych, aby z kart jej wyczytać, jak kraj ten się wyludniał i ubożał, mimo osławionej pomocy „Osthilfe", jak żywioł niemiecki stąd odchodził nieprzerwanym ciągiem na zachód Niemiec i ile troski poświęcili w ogóle Niemcy tej sprawie, aby temu zjawisku zapobiec.

Dzisiaj po pierwszym roku wkroczenia na te ziemie, widzimy zjawisko wręcz odwrotne — żywiołowego napływu polskiej ludności. Jeśli tak się dzieje po okresie straszliwego wyczerpania polskiego społeczeństwa latami wojny, to jak wielkie wymiary napór ten przybierze, gdy nabierzemy rozmachu po dźwignięciu się z wojennych okaleczeń!

Przechodząc do kolejnego rozpatrzenia poszczególnych ogniw łańcucha naszych miast morskich, biegnącego z zachodu na wschód, wyróżniamy w nim jakby trzy zgrupowania ciążące ku punktom szczytowym. Pierwsza grupa miast: od Szczecina po Kołobrzeg o wyraźnej grawitacji ku ujściu Odry. Następna grupa: od Kołobrzega ciążąca w miarę posuwania się ku wschodowi do wielkiego zespołu miejskiego Gdynia-Gdańsk. Wreszcie trzecia grupa miast: Zalewu Wiślanego z Elblągiem na czele.

Szczecin

Na widownię dziejową wstąpił Szczecin jako castrum-gród obronny, będący stolicą szczepów wendyjskich - słowiańskich oraz siedzibą wielkoksiążęcego rodu pomorskiego. Jako gród, leżący u ujścia Odry, był Szczecin centralnym punktem walki politycznej o Pomorze Zachodnie.

Mieszko I-szy **zrozumiał kluczowe znaczenie Szczecina w stosunku do całości biegu Odry z Ziemią Lubuską i Śląskiem włącznie.** Toteż niezmordowana działalność tego księcia zmierzała z nieubłaganą konsekwencją **do utrwalenia tam władztwa Polski, przekazując te dążenia — jako aktualny po dziś dzień — polityczny testament.**

Dążenia Mieszka I-go podjęte zostały przez jego następców na piastowskim tronie. W pełni zrealizował je Bolesław Krzywousty, który w roku 1123-ym „przezedł przez morze". Opanowawszy Szczecin, przeprawił się on przez Zatokę Szczecińską na wyspę Uznam i Wołyń, znany jako cel dążeń Mieszka I-go. Bolesław Krzywousty powołał następnie na apostoła Pomorza Zachodniego Ottona, biskupa Bambergu. W 1124-ym roku wyprawił go z Gniezna. Św. Otton przystąpił do burzenia gontyn pogańskich. Trzy głowy najsławniejszego bożka pogańskiego, Trzygłowa, odesłał papieżowi i poświęcił w Szczecinie dwa kościoły, jeden z nich pod wezwaniem św. Wojciecha.

Pomorze Szczecińskie zostało wówczas z Polską związane jako lenne księstwo. Okres walk dzielnicowych po śmierci Krzywoustego, a następnie odwrócenie uwagi polskiej myśli politycznej w kierunku sprawy ruskiej wtrąciły Szczecin w zasięg dążności Brandenburgii. Miasto uprawiało ożywiony handel morski. W 1360-ym roku przystąpiło do związku miast hanzeatyckich. Mimo to Szczecin pozostawał nieprzerwanie do 1637-go roku pod panowaniem książąt pomorskich.

Panowanie ostatniego dynasty tego rodu, Bogusława XIV-go przypadło na okres wojny 30-letniej. W okresie tej wojny Szczecin poważnie ucierpiał. Otrzymał on wówczas załogę szwedzką z ramienia Gustawa Adolfa, a po pokoju westfalskim w 1648-ym roku pozostał wraz z Pomorzem



Zaodrzańskim i pasem prawobrzeżnym Odry pod szwedzkim panowaniem.

W 1677-ym roku, podczas wojny brandenbursko-szwedzkiej, przeszedł Szczecin dwukrotne oblężenie i uległ niemal całkowitemu zburzeniu. W 1720-ym r. oddany został przez Szwedów Prusom.

Jeden z najznakomitszych naszych współczesnych historyków i znawców stosunków polsko-niemieckich, prof. Zygmunt Wojciechowski, w pracach swych wskazuje, że moment przejęcia Szczecina w r. 1720-ym przez Prusy stał się punktem wyjściowym dla opanowania w szybkim następstwie przez Prusy ziemi Lubuskiej i Śląska. Opanowując tę kluczową u ujścia Odry pozycję, Prusy nie uczyniły nic więcej, jak wprowadzenie w życie... genialnej formuły politycznej, twórcy polityki Piastów — Mieszka I-go.

Do 1873-go roku był Szczecin pruską twierdzą wojenną. Z chwilą zburzenia murów, miasto poczęło się rozwijać. Uprzywilejowany zarówno w połączeniach kolejowych, w taryfach przewozowych, jak również i w połączeniach wodnych, związanych z systemem uregulowanej Odry, Szczecin wyprzedził wówczas Gdańsk nie tylko w tempie rozwoju, lecz i co do obrotów handlowych. Gdy przeciętna tych obrotów Szczecina w 1903/1907 r. przyjmowana jest w wysokości 2.425 tys. ton, wobec 3.467 tys. ton w Gdańsku, to obrót w 1912 roku wyniósł w Szczecinie 5.435 tys. ton, a w Gdańsku 2.453 tys. ton.

W oparciu o handel morski, który do wybuchu pierwszej wojny światowej uczynił Szczecin pierwszym portem na Bałtyku, jak i w oparciu o poważny rozwój miejscowego przemysłu (w pierwszym rzędzie papierniczego), szybko wzrastała w tym mieście liczba ludności. Z cyfry 92.000 w 1880-ym roku wzrosła (po włączeniu przedmieść w roku 1900-ym) do cyfry 265 tysięcy. Rozwój swój Szczecin zawdzięczał w owym okresie rozległemu gospodarczemu zapleczu, na które składała się całość dorzecza Odry z Wielkopolską i Śląskiem na czele, pozostającymi wówczas w obrębie politycznych granic Niemiec.

W ostatnim międzywojennym okresie nastąpiło odwrócenie się znacznej części ruchu towarowego ze Szczecina na Gdańsk i Gdynię. Tranzyt polski, kierowany przed pierwszą wojną światową na Szczecin, zaczął maleć z każdym rokiem, by zatrzymać się w końcu na kilkudziesięciu tysiącach ton, korzystających jeszcze z dogodnych i bardzo tanich dróg wodnej komunikacji śródlądowej. Niemcy hitlerowskie od 1933-go r. postanowiły przyjść z pomocą wyraźnie podupadającemu Szczecinowi. Uczyniono zeń port rozdzielczy dla Pomorza Zachodniego i przy pomocy sztucznych kombinacji taryfowo-przewozowych kierowano tu większość ładunków z Prus Wschodnich.

Ostatnia wojna pozostawiła dotkliwe ślady w postaci zniszczeń zarówno w mieście, jak i w porcie. W zamian za to, przez włączenie Szczecina w granice Rzeczypospolitej dała mu ponownie wszystkie warunki wielkiego rozwoju. Naczelne miasto portowe, osadzone w głębokiej zatoce Odry, wkracza w przyszłość posażne, bogate w zaplecze Śląska i Wielkooplski, a przede wszystkim potężny szlak taniego transportu wodnego śródlądowego z połączeniami wodnymi, sięgającymi w dorzecze Dunaju.

Lata najbliższe będą wymagały wielkiego wysiłku w zakresie doprowadzenia do porządku sieci połączeń komunikacyjnych i urządzeń portowych. W przyszłość jednak możemy patrzyć z ufnością: stanęło tu już do pracy ponad 50.000 ludzi. W ślad za nimi nieustanną falą napłyną nowe dziesiątki tysięcy z głębi Polski. Podjętą dziś pracę wykonywać będziemy na rachunek własny, a nie — jak nieraz w przeszłości bywało — na dobro państwa pruskiego.

Police

Położone w odległości 15-tu km na północ od Szczecina, na zachodnim skraju pradoliny Odry. Najdawniejsza wzmianka historyczna wspomina Police w roku 1249, jako wioskę słowiańską, stanowiącą własność rycerza Bartłomieja. Z biegiem lat przekształciła się wioska rybacka w miasteczko handlowe.

W średniowieczu odgrywały tu znaczną rolę uprawa i handel chmielem, niezależnie od rybołówstwa i hodowli. Z czasem, rozwinął się tu miejscowy przemysł stoczniowy i ceramiczno-kaflarski. Bezpośrednio przed wojną Niemcy rozbudowali w miasteczku fabrykę syntetycznej benzyny. W roku 1937-ym Police liczyły 5.778 mieszkańców.

Warpno Nowe

Miasteczko rybackie, liczące bezpośrednio przed wojną około 2.000 mieszkańców (z czego $^{2}/_{3}$ zatrudnionych w rybołówstwie, zaś $^{1}/_{3}$ w produkcji sprzętu potrzebnego do rybołówstwa) leży na uboczu, na płd. zachód od Polic, na malowniczym cyplu, wciskającym się między Zalew Szcze-



ciński i t. zw. jezioro Warpnowskie. Jezioro to, a właściwie wrzynająca się w ląd zatoka Zalewu Szczecińskiego, było terenem połowów, które książęta pomorscy od XI-ego wieku przyznawali klasztorom na wyspie Uznam.

Stary Dąb

Miasto znajduje się na bezpośrednim od wschodniej strony przedpolu Szczecina. W 1937-ym roku liczyło około 15.000 mieszkańców.

W średniowieczu, należało do związku miast hanzeatyckich. W owym okresie było rynkiem handlowym dla lnu i konopi. Tradycje średniowieczne dotrwały tu do czasów najnowszych. Z drobnego przemysłu rękodzielniczego, sięgającego przeszłością w odległe czasy, rozwinął się tu przemysł włókienniczy (przędzalnictwo, tkactwo, kapelusznictwo i pończosznictwo).

Pierwsza wzmianka historyczna o Dębie Starym, noszącym w początku swych dziejów nazwę Damb, Vadam, sięga czasu wyprawy Bolesława Krzywoustego na Pomorze. W 1221-ym roku został przez wojska Bolesławowe zburzony wał obronny tutejszego grodu. Leżąc na przedpolu Szczecina, Stary Dąb był i w ostatniej wojnie polem zaciętej walki. Wstrząsające wrażenie czyni dziś rynek miasta, stanowiący jedno cmentarzysko grobów żołnierzy Armii Radzieckiej, poległych tu w krwawych walkach. Martwą ciszę cmentarza okalają zręby domów, zgruchotanych przez działania artylerii.

Świnoujście

Podczas kiedy Szczecin rozsiadł się u nasady rozległego ujścia Odry — Swinoujście należy do grupy miast, które stanowią jego straże przednie u styku z zatoką pomorską.

Portowe to miasto leży na północno-wschodnim krańcu wyspy Uznam, otoczone od północy Bałtykiem, od wschodu zaś głównym ramieniem odrzańskiego ujścia do morza — Świnią.

Ujście Świni do morza od najdawniejszych czasów było miejscem starcia Słowian i wikingów, zmierzających do opanowania tego ważnego wylotu, stanowiącego poza tym dogodne przejście z zachodu na wschód — z wyspy Uznam na wyspę Wołyń. Zapiski kronikarskie wspominają o istnieniu tu w 1297-ym roku portu („portum Swine"), a w 1230 r. — promu.

Pustynny charakter, który nadają okolicy wydmy piaszczyste, nie zachęcał zbytnio w dawnych czasach do osadnictwa. W epoce frydrycjańskiej, z uwagi na znaczenie węzłowe Swinoujścia, forsowano tu silnie kolonizację. Ludność, która w owym okresie napłynęła, składała się w 75% z przybyszów z Pomorza Wschodniego, w 11% z cudzoziemców. Do 1825-go roku Świnoujście odgrywało duże znaczenie jako miejsce ostatniego zaprowiantowania statków, wychodzących ze Szczecina na pełne morze. Na wejściu zwykle pozostawiały one tutaj część ładunku, wobec trudnych warunków żeglugowych na Świni, spowodowanych zamulaniem koryta.

W miarę pogłębiania Świni, znaczenie tutejszego portu ustępowało na plan dalszy. Miejscowość przekształciła się stopniowo w licznie odwiedzaną miejscowość kuracyjną.

W 1937/38-ym roku liczba ludności wynosiła w niej 22.043 mieszkańców. Przemysł i rybołówstwo nastawione wyłącznie na zaspokojenie miejscowych potrzeb, były tu rozwinięte słabo.

W przyszłości, port w Świnoujściu będzie niewątpliwie przystanią dla statków pasażerskich, stając się ważnym punktem skrótu odległości dzielącej Szczecin od Bałtyku.

Kamień

I ta miejscowość należy do grupy miast, które wysunęły się jako straż przednia Szczecina ku morzu. W czasach nowożytnych żył Kamień małomiasteczkowym trybem w cieniu wielkiego Szczecina, bez większych aspiracji rozwojowych. Położony nad jeziorem, przez które przepływa Dziwna, jedno z ramion delty Odry, wyrósł w miejscu, gdzie za czasów słowiańskich znajdowało się obronne, drewniane grodzisko.

Począwszy od XII-go wieku był siedzibą książęcą. Przeniesienie tu biskupstwa wołyńskiego zaczęło okres świetności, trwający przez całe średniowiecze. Budowę słynnej katedry, podjętą w Kamieniu w pierwszej połowie XII-go wieku, rozpoczęto w stylu romańskim, by ją później wykończyć — w gotyckim. Portal północny, zachowany do dnia dzisiejszego należy do najstarszych zabytków architektonicznych Pomorza.

W miarę rozrastania się miasta, ludność miejscowa, słowiańska została przez napływających Niemców wyparta: — osiadła w niżej położonych partiach miasta o wąskich, miejscami krętych uliczkach.

Od najdawniejszych czasów ludność Kamienia trudniła się rybołówstwem i handlem. Miejscowy przemysł rozwinął się tu w czasach nowożytnych, z chwilą uruchomienia odlewni żelaza, browaru, wędzarni ryb i dużej cementowni w Chrostowie.



Warto wspomnieć i o tym, że w Kamieniu istnieją wody solankowe, jodowo-bromowe, leczące reumatyzm i inne schorzenia. Wobec sąsiedztwa ze Szczecinem, niechybnie rozwinie się Kamień w przyszłości jako miejscowość kuracyjno-letniskowa.

Wołyń

Wołyń znajduje się na wyspie tej samej nazwy, położonej u ujścia Odry.

Wyspa tworzy odrębny powiat, najdalej w Polsce wysunięty na północny zachód. Ziemia jest tu piaszczysta, miejscami zalesiona, pokryta gdzieniegdzie bagnami i pastwiskami. Podstawą egzystencji miejscowej ludności było — jak dotąd — rybołówstwo, gospodarka hodowlana oraz dochód z letniego ruchu turystycznego. Miejscowością, najbardziej uczęszczaną przed wojną — Międzyzdroje. Wyspa Wołyń połączona jest autostradą z sąsiednią wyspą Uznam, posiada ponadto kilka szos asfaltowych i linię kolejową. Mosty, kolejowy i kołowy, zostały niestety wysadzone przez cofających się Niemców.

Z powstaniem miasta Wołynia łączy się słowiańska legenda. W jego pobliżu miało istnieć największe i najbogatsze miasto Wenedów, Wineta, które, jakoby za grzechy swoje, zostało przez morze zalane. Już w czasach starożytnych znany był Wołyń ze swoich stosunków handlowych, sięgających daleko na północ i południe Europy. Mieszkańcy jego często przedsiębrali wyprawy łupieskie na Duńczyków i Szwedów.

W dążności do ustalenia panowania Polski na Bałtyku dosięgają tu wojska Mieszka I-go, Chrobrego oraz Bolesława Śmiałego. Jednak dopiero Bolesław Krzywousty zdobył te ziemie na dłuższy przeciąg czasu. Bogactwo Wołynian było w owym czasie znaczne. Gdy z pierwszą wyprawą misyjną przybył tu z ramienia Bolesława Krzywoustego hiszpański biskup Bernard, głosząc z laską pielgrzymią i w chodakach słowo Boże — wyśmiano go, pytając, czy to możliwe, aby potężny Bóg wysyłał w swej misji nędzarza. Toteż do następnych wypraw misyjnych wybrał Krzywousty Ottona, biskupa Bambergu, wyposażając go w imponujący świetnością aparat liturgiczny.

W średniowieczu, Wołyń utrzymywał swój rozgałęziony handel morski, należąc do związku Hanzy. Lecz już przy końcu średniowiecza począł zamierać, ulegając Szczecinowi.

Dziś w skutku działań wojennych miasto leży przeważnie w gruzach. Mieszkańcy mają na razie ciężkie warunki bytu. Połowy — podstawa egzystencji większości ludności — nie mogą się odbywać. Brak jest kutrów, a dwa mosty, leżące na dnie Dziwny, uniemożliwiają wypłynięcie na pełne morze. Miasto liczy obecnie 296 rodzin narodowości polskiej, w tym 200 rodzin repatriantów z nad Buga. (W 1925-ym roku liczyło 4.723 mieszkańców). Nasza administracja uruchomiła już elektrownię, mleczarnię oraz spółdzielnię żywnościową.

Kołobrzeg

Portowe to miasto w głębi ujścia Prośnicy. Od gwałtownych fal z pełnego morza osłania je piaszczysta mierzeja.

Najdawniejsze wiadomości o Kołobrzegu sięgają VIII-go wieku. Już wtedy docierali tam kupcy z Dalekiego Wschodu i Południa po bursztyn, kupcy zaś znad Dniepru — po sól. Dzieje i rozwój tej starej, słowiańskiej osady są silnie z nami związane. Czas największego jej dobrobytu przypada na okres przynależności do Polski.

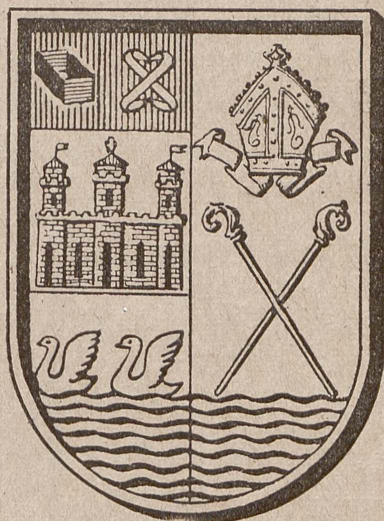
Kołobrzeg został zdobyty przez Bolesława Chrobrego, a utracony przez następców Krzywoustego. W 1807-ym roku walczyły tu Legiony Dąbrowskiego. W czasie ostatniej wojny przez dwa tygodnie trwały zmagania Pierwszej Armii Polskiej o zdobycie Kołobrzega dla Polski[1]).

Miasto jest poważnym węzłem komunikacyjnym. Trzy linie kolejowe — na południe, wschód i zachód oraz jedna, wąskotorowa, dają mu podstawę do rozwoju gospodarczego. Dobrze rozwinięta jest tu również sieć dróg bitych. Istnieje i lotnisko.

Przed wojną, dzięki korzystnemu położeniu w pobliżu najrybniejszych wód Bałtyku, należał Kołobrzeg do największych portów rybackich Pomorza. Istniały tu liczne wędzarnie, fabryki klejów rybnych, konserw rybnych oraz słynna wytwórnia kołobrzeskich kiełbasek z dorsza. Rozwinął się tu również przemysł rolny: młyny, tartaki, gorzelnie i fabryki narzędzi rolniczych. W 1934-ym roku liczyło miasto 33.735 mieszkańców.

Oprócz Kołobrzegu-portu istniał i inny Kołobrzeg, malowniczo położony nad morzem, zabudowany wesołymi willami w ogrodach, Kołobrzeg-kąpielisko. Obok Sopotu była to najbardziej uczęszczana miejscowość kuracyjna. Atrakcję stanowiła w niej nie tylko piękna plaża, ale i naturalne kąpiele solankowe i borowinowe, należące do jednych z najlepszych w Europie.

Działania wojenne dokonały wielu spustoszeń w Kołobrzegu. Wiele trzeba bę-



dzie pracy i inwestycji, aby zaczął on pulsować nowym życiem. Ale tak, jak uparta była walka o to miasto, tak upartą będzie wola odbudowania.

Derłów

Derłów jest może jedynym miastem na naszym nowoodzyskanym Wybrzeżu, które pozostawia tak pogodne wrażenie, że chętnie powraca się do tego zakątka z myślą: „jak chętnie bym się tam osiedlił". Po szeregu miast, ciężko okaleczonych przez działania wojenne, Derłów — to niespodzianka. Nawet, dzięki trosce Zarządu Miejskiego, kwiaty kwitną na zielonych gazonach, a jasne domy i wille wesoło połyskują w słońcu.

Do portu idzie się wzdłuż kanału, przy którym stoją trzy ogromne magazyny zbożowe z elewatorami, fabryka mączki rybnej, wędzarnie, wreszcie port rybacki. Dworzec, elektrownia, gazownia, nowoczesne budynki szkolne, szpitale, zakłady przemysłowe — wszystko stoi nieuszkodzone, jakby nowe. W Derłowie mieszka obecnie już 2.200 Polaków a 3.500 Niemców czeka na wysiedlenie. W roku 1936-ym liczył Derłów 7.422 mieszkańców.

Leży on u ujścia rzeki Wieprz, w miejscu, gdzie dawniej wznosił się gród sło-



wiański. Już w X-tym wieku utrzymywał rozległe stosunki handlowe, nawet z Anglią. W 1294-ym roku panem Derłowa jest polski książę Przemysław, a po nim Władysław Łokietek. Okres średniowiecza, to czas największego dobrobytu miasta. **Handel zamorski prowadziło ono wówczas ze Skandynawią, Flandrią i Anglią,** wywożąc zboże, miód, wosk, konopie. Do Polski eksportowano stąd głównie śledzie. Słynny był Derłów również z wyrobu kiełbasy i półgęsków.

Od końca XVI-go wieku miasto przeżywało szereg klęsk. Trzykrotne pożary niszczą je. Liczba mieszkańców po trzecim pożarze w 1684-ym roku wynosiła zaledwie około 1.000 osób.

Okres wojen napoleońskich przyniósł ożywienie Derłowa. Podczas blokady angielskiej stał się on jednym z punktów przemytu (obok Świnoujścia). W połowie XIX-go wieku port został upaństwowiony i zmodernizowany.

Dziś w Derłowie tętni nowe, polskie życie. Pracuje stocznia rybacka, wędzarnie, młyny, tartaki i odlewnia żelaza.

Postomin

Miasto leży u ujścia Słupi, w połowie drogi między Gdynią a Kołobrzegiem, 16 km na północ od Słupska. Wskutek niekorzystnego ukształtowania wybrzeża należy do drugorzędnych portów Pomorza Zachodniego. Posiada on baseny, zabezpieczone przed działaniem fal daleko w morze wysuniętym awanportem. Kamienne falochrony tworzą 40-metrowe wejście do portu, niewygodne dla wpływających statków. Głębokość w porcie przeciętnie sięga 6-u metrów.

Samo miasto jest malowniczo położone na wschodnim brzegu Słupi. Część położo-



na bliżej do morza, to dawna osada rybacka z niskimi domkami i wędzarniami ryb, ocienionymi drzewami. Nową dzielnicę tworzą wille i budynki miejskie. **Jest to pełna uroku miejscowość kuracyjna.**

W przeszłości był Postomin całkowicie uzależniony od życia gospodarczego Słupska. Przechodziło tędy całe bogactwo rolniczo - leśne okręgu słupskiego. Miasto rozwijało się równolegle z rozwojem Słupska. Po wojnie 30-letniej oraz po wojnach szwedzkich nastąpił okres upadku.

W latach poprzedzających wojnę światową Postomin rozwijał się w dwóch kierunkach: jako port rybacko-handlowy, **eksportujący surowe drewno** — z lesistymi drzewami. Nową dzielnicę tworzą **wille surowego drzewa** do Danii, oraz — jako miejscowość kuracyjna, gdyż piaszczyste szerokie wybrzeże, las iglasto-liściasty tworzą w istocie **idealne warunki wypoczynkowe.** Istnieją tu cieplne kąpiele morskie, borowinowe, kwaśnowęglowe, solankowe i z igieł sosnowych.

Ostatnia wojna pozostawiła znikome ślady: elektryczność, wodociągi, instalacje gazowe są nieniszczone. Obecnie Postomin jest siedzibą władz portowych oraz instruktora rybackiego. Obok filii Zjednoczenia Stoczni Polskich istnieje **Centralny Ośrodek Morski,** w którym szkolą się rybacy i żeglarze.

Łeba

Za dawnych, słowiańskich czasów było to małe miasteczko, raczej osada nadbałtycka. W roku 1357-ym przechrzcili je Niemcy na Lebemünde. Po powrocie do Polski za Jagiellonów, w 1466-ym roku miasto znów zmienia nazwę i staje się **Szczewiczynem.** Obecnie wróciło do swej pierwotnej, słowiańskiej nazwy.

Łeba położona jest między dwoma jeziorami, Łebą i Sarbskim, od zachodu zaś okolona rzeką Łebą. Miasto przecina kanał, łączący oba jeziora. Od północy miasto oparte jest o Bałtyk, co nadaje mu charakter miasta portowego, ściślej mówiąc, portu rybackiego.

Miasto liczy w obecnej chwili około 2.300 ludności, w tym prawie 50 procent Polaków. Poważny odsetek wśród ludności polskiej stanowią Kaszubi, których jest 568.

Sposób budowy mieszkań jest przeważnie letniskowy, za wyjątkiem domów rybackich, przeznaczonych na całoroczne użytkowanie. Dom wypoczynkowy, obecnie



częściowo zniszczony, dopełnia charakteru letniskowego miasta.

Przemysł rybny był tu głównym motorem życia przemysłowego i gospodarczego. Na terenie miasta znajdują się dwie fabryki konserw (jedna z nich w znacznej części zdewastowana), chłodnie, kilkanaście wędzarni, stocznia do budowy i naprawy kutrów, oraz tartak, przecierający deski na skrzynie do ryb.

Osobliwością okolicy są największe w Europie ruchome góry piaskowe. W czasie ostatniej wojny przybyła Łebie jeszcze jedna osobliwość: **wyrzutnia torped powietrznych V 2.**

Puck

Ktokolwiek przejeżdżał przez Puck, ten nie zapomni malowniczego widoku, jaki tworzy odbicie starego gotyckiego kościoła w wodach zatoki. Miasto leży nad zatoką tej samej nazwy, otoczone wielką Pucką Kępą. Z jednej strony opiera się ona o jezioro Żarnowieckie i dolinę Piaśnicy, z drugiej zaś o dolinę Redy i moczary.

W przeszłości był Puck siedzibą książąt pomorskich. W XIV-ym wieku został



zagrabiony przez Krzyżaków, którzy postawili na miejscu grodu zamek obronny.

Zygmunt August wybudował tu port, mimo że zatoka była tu zawsze płytka, a wody jej w zimie zamarzały. Władysław IV-ty uczynił z Pucka port wojenny. Była w nim zbrojownia, mała stocznia („armata" na wodzie, umocniona przy brzegu kotwicą) oraz stała załoga, licząca 500 ludzi. Był poza tym Puck miastem starościńskim. Często wraz z całym starostwem bywał dawany w zastaw Gdańskowi przez królów polskich. Jednym ze starostów puckich był nie kto inny jak Jan Sobieski, późniejszy król Polski. Do dziś istnieje po nim **przepiękna lipowa aleja,** sadzona w cztery rzędy lip, prowadząca z Rzucewa do Pucka.

W okresie pruskiego zaboru podupadł Puck ogromnie. Liczył wtedy zaledwie półtora tysiąca mieszkańców.

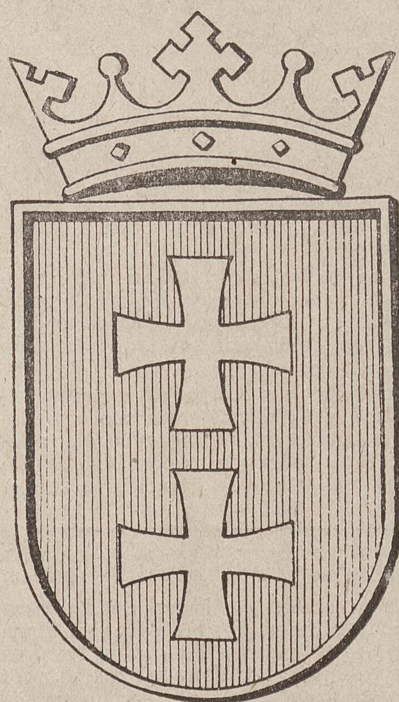
Od 1920-go roku do czasu powstania Gdyni był Puck naszym jedynym portem nad Bałtykiem. Spełniał wtedy zadania portu wojennego i handlowego. Liczba mieszkańców zaczęła odtąd wzrastać. Puck do czasu wybuchu ostatniej wojny był ośrodkiem naszego nadmorskiego ruchu turystycznego. Letnicy mają tu świetny **punkt oparcia dla pięknych wycieczek** w kierunkach: Jastrzębiej Góry, Karwii, Rozewia, do jezior Żarnowieckich, puszczy Darzlubskiej i Szczecina.

Gdańsk i Gdynia

Kiedy krążąc wśród ruin patrzymy na przeświecające niebem fasady patrycjuszowskich domów starego Gdańska, to obok żalu za zniszczonym pięknem budzi się refleksja jak sprawiedliwe są dzieje w ostatecznym rozrachunku. Tak stać się musiało. Przeżywamy czasy, w których pragniemy więcej niż kiedykolwiek usunięcia wybujałości życia, rozwijających się cudzym kosztem.

Z górą czterysta lat temu Jan Flachsbinder von Hofen, znany powszechnie pod mianem Dantyszka, polski dyplomata, poeta-humanista i biskup warmiński skreślił w proroczym wierszu straszliwy upadek Gdańska za bezbożność, pychę i chciwość jego mieszkańców. Ów rodowity Gdańszczanin, wychowanek Akademii Jagiellońskiej, Polak z duszy, przetrawił w sobie i znienawidził stosunek jego rodzinnego miasta do Polski. Stosunek ten wykraczał już wówczas poza zwykłą miarę codziennego sobkostwa.

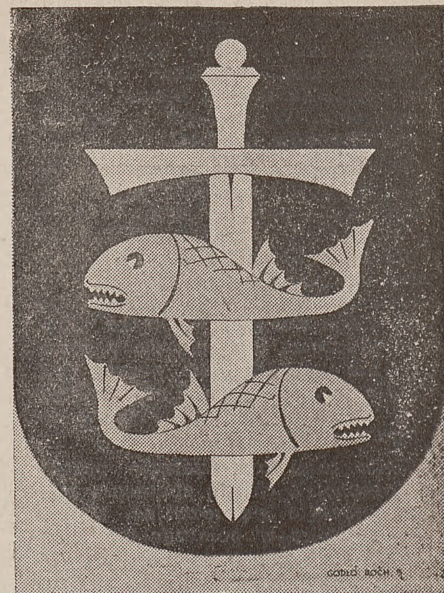
Jak często do wyrachowania kupieckiego dołączał się w dziejach następnych stosunków Gdańska z Polską — czynnik buty niemieckiej, zmierzającej do bezgranicznego wykorzystania słowiańskiego kli-



ntal Pomimo rozlicznych lekcji, udzielonych przez historię, bądź w okresie, gdy wojny szwedzkie zamknęły złoty wiek obwarowany jagiellońskimi przywilejami, bądź też, gdy inkorporacja Gdańska w ramy pruskiego zaboru sprowadziła go z roli metropolii handlowej, sięgającej wpływami po Czarne Morze, do prowincjonalnej stolicy szczupłego okręgu „Prus Zachodnich" — miasto trwało w linii wytkniętej przez kolonistów spod Lubeki.

Przyszły lata między dwoma wojnami światowymi. Otworzyła się przed Gdańskiem znowu wielka karta. Widzieliśmy na własne oczy jak zwyciężały tam tendencje nie współpracy, lecz zgnębienia i upokorzenia sił dających miastu życiodajne soki. Widzieliśmy na własne oczy, jak dla tych sił trzeba było wówczas szukać drogi okrężnej.

Decyzja polska budowy portu w Gdyni wydała się ówczesnym sceptykom rzucaniem pieniędzy w błoto. I dziś nieraz echo tych głosów powraca niestety, gdy mówi się o konieczności podjęcia podobnych wysiłków na Pomorzu Zachodnim, od Szczecina począwszy. Ale tak jak wówczas, z decyzji podyktowanych najgłębszą racją stanu powstała wartość gospodarcza będąca chlubą całego narodu — tak samo dzisiaj **nie ma takiego wysiłku, którego nie powinniśmy podjąć, aby związać na zawsze z Polską ujście Odry z ziemią Lubuską i Śląskiem.**



Dziś kiedy kroczymy wśród ruin starego Gdańska wracają te sprawy przed oczy. Wysiłek twórczy po pierwszej wojnie wydał setki metrów nabrzeży, wyposażonych w dźwigi i magazyny, polską flotę morską, zrodził stutysięczną Gdynię. **Ale nade wszystko wydał on wolę wytrwania w ludziach, która najpełniej ucieleśniła się w obrońcach Westerplatte i Helu.** Padli Oni w obronie tego, co nam najdroższe, padli jednak jak dojrzałe ziarno zboża. Dziś w naszych oczach wyrasta ponownie wielki port Rzeczypospolitej. Wyrasta wzniesiony do zjednoczonej potęgi.

Gruzy Gdańska pokrywają się mrowiem ludzkim. Jest to jakby kiełkowanie owego ziarna w nowym, młodym pokoleniu, które nie wkroczy napewno na zmieciona przez zawieruchę drogę sobkostwa i z oddaniem wydźwignie 500-kilometrowy pas naszego Wybrzeża na tę samą wyżynę, na jaką ojcowie wydźwigali Gdynię. Pozostała ona nam niemal w całości, zachowana jakby celowo, mimo furii germańskiej, która odchodząc, zdążyła zniszczyć jedynie nabrzeża. **Oszczędzona przez burzę dziejową, pozostanie Gdynia na zawsze symbolem zdrowej racji stanu narodu.**[2])

Sopot

Wciśnięta pomiędzy Gdańsk i Gdynię, dawna osada rybacka, kiedyś prasłowiańskie grodzisko[3]), z czasem miejsce obozowania możnych tego świata, — gdy w okresie zjazdów i wojen Gdańsk nie mógł zapewnić dachu nad głową — wreszcie, urocze miejsce wypoczynku bogatego kupiectwa gdańskiego. Dzisiaj Sopot wkracza w nową i trudną fazę swojej przyszłości. Wyłania się przy tym ważne zagadnienie. Pytanie, czy Sopot ma stać się przedmieściem wielkiego zespołu miejskiego Gdynia — Gdańsk, tętniącym w przyszłości życiem handlowym — czy też pozostać tym, czym był: — miejscem wypoczynku.

Życzymy mu więcej: — aby mimo ruchu, który siłą rzeczy będzie wzrastał wzdłuż biegnącej tędy głównej arterii, wiążącej dwa wielkie ośrodki — miasto zieleni stało się nie tylko płucami ośrodków portowych. Życzymy mu, aby wytrwało w zapoczątkowanej już obecnie drodze tworzenia przez naukę i sztukę — **nowej, powojennej kultury Wybrzeża.**



Elbląg



W XIII-tym wieku opanowali Krzyżacy staropruskie osiedle Truso i założyli tu twierdzę Elbląg. Miała ona służyć jako baza wypadowa dla ich podbojów. Równocześnie z Krzyżakami przybyli kupcy, zwabieni dobrym położeniem Elbląga i założyli tu kolonię, która rozwinąwszy się szybko przystąpiła do związku hanzeatyckiego.

Geograficzne warunki predestynowały Elbląg do roli dużego centrum handlowego W przeszłości miasto posiadało port naturalny u ujścia Elbląski, dostępny dla każdego transportu morskiego. Zajmowało ono przodujące miejsce w życiu gospodarczym Prus.

Z daleka zjeżdżali tu kupcy cudzoziemcy po srebro, broń palną, słód, piwo, żyto, i mąkę. Nizina elbląska dostarczała: owies, żyto, pszenicę, jarzyny, chmiel do produkcji piwa, drób i ptactwo dzikie (m. in. żurawie). Natomiast wyżyna elbląska dostarczała jarzyny, cebulę i inne przyprawy kuchenne. Przedmiotem handlu był również wosk.

Ogromne bogactwo rybne Zalewu, jeziora Drużno oraz Elbląski stanowiło podstawy wyżywienia miejscowych mieszkańców oraz cenny surowiec do wywozu. Rozwinięty był również i przemysł, istniały też młyny zbożowe. W 1566-ym roku zbudowano tu młyn do przeróbki miedzi, młyn szlifierski, hutę szkła. Kuto tu także kotwice, a budowa okrętów osiągnęła duże znaczenie. Fregata Zygmunta Augusta wybudowana była w Elblągu.

Największy rozkwit miasta przypada na czasy Jagiellonów, którzy opatrzyli Elbląg licznymi przywilejami. Za ich panowania zrealizowano wielkie inwestycje miejskie: — zahamowanie ujścia Nogatu do Elbląski i skierowanie go do Zalewu Wiślanego, przekop kanału Krafulskiego, usypanie grobli, wiodącej do Malborka, zapoczątkowanie też odwodnianie Żuław.

W czasach późniejszych upadło znaczenie portu elbląskiego wskutek zapiaszczenia Elbląski przy ujściu do Zalewu. Większe transportowce nie mogły już wpływać do portu.

Rozwój swój w czasach najnowszych zawdzięczał Elbląg uprzemysłowieniu, które oparło się o wytwórczość własnego okręgu rolnego. Rozwinęły się tu wtedy przemysły: lniarski, tytoniowy, cukierniczy, browarniczy, krochmalnie, zakłady przeróbki cykorii, fabryki mydła oraz olejarnie. Główne znaczenie jednak zdobył tu sobie: przemysł metalowy i stoczniowy. **Na całym świecie słynne były stocznie elbląskie**, a narzędzia i maszyny rolnicze, produkowane w tutejszych zakładach, rozchodziły się daleko na wschód.

Dziś przed Elblągiem wyłaniają się nowe, lepsze perspektywy rozwojowe. **Przestała istnieć granica, dzielącego go od obszarów, stanowiących jego naturalne zaplecze gospodarcze.** Cały kraj na południowy wschód od linii idącej przez Małkinię, Łuków, Lublin, Przeworsk, będzie ciążyć ku morzu, korzystając z pośrednictwa Elbląga.

Dziś, kiedy trzeba pchnąć życie gospodarcze na nowe tory i odbudować wielkie wojenne zniszczenia, rozwój tego portowego miasta zależy przede wszystkim od charakteru człowieka, który w nim zamieszka. Musi to być człowiek, który będzie chciał związać się na stałe z Pomorzem i włożyć swój trud w odbudowę nowego, polskiego życia.

Tolkmicko

Położenie Tolkmicka można zaliczyć do jednego z najbardziej malowniczych na Pomorzu. Przystań żeglarska, białe wille i domki rybackie tworzą miasteczko o krętych, miejscami wąskich uliczkach.

Początki jego sięgają legendarnych czasów, o czym świadczą wykopaliska i resztki starożytnego wału. Jego przeszłość historyczna związana jest nierozdzielnie z Polską. Jan Bażyński (Baysen), dziedzic sąsiednich Kadyn, wsławił się w walkach z Krzyżakami o wyzwolenie spod ich ciężkiego jarzma, brat zaś jego Ścibor, jako pierwszy starosta tolkmicki, wiele uczynił dla dźwignięcia miasta ze zniszczenia, wywołanego wojną 13-letnią Do r. 1508-go t. j. do darowizny, uczynionej przez Zygmunta Starego z starostwa tolkmickiego biskupom warmińskim, miasto pozostało we władaniu rodu Bażyńskich. W okresie rządów biskupów Warmii pozostawił tu Mikołaj Kopernik liczne ślady swej działalności.

Sejm lubelski w 1569-ym roku unieważnił darowiznę królewszczyzny, uczynioną na rzecz biskupstwa warmińskiego. Zarząd starostwa został powierzony Maciejowi Działyńskiemu. Przez półtora wieku rządził i opiekował się Tolkmickiem ród Działyńskich a ostatni starosta z tej rodziny, Jan Ignacy Działyński dbał nie tylko o wygląd miasta ale i o mieszkańców. Za jego czasów wybudowano piękny pałac starościński, który Niemcy złośliwie po pierwszym rozbiorze Polski rozebrali.

W czasie wojen szwedzkich przez jakiś czas Tolkmicko zajęte było przez Szwedów. Gustaw Adolf oddał wówczas starostwo we władanie Benedyktowi Oxenstiernie. Wspomnieć też trzeba, że Tolkmicko przechodziło liczne pożary i wiele razy musiało się odbudowywać. **Okres przynależności do Polski był okresem dobrobytu,** jak na to wskazuje opis miasta sporządzony w 1772-ym roku na zlecenie Fryderyka Pruskiego. **Po przyłączeniu do Prus miasteczko wkroczyło w okres wegetacji.** Nawet uprzemysłowiony XIX-ty wiek nie zdołał je ożywić.

W czasie obecnej wojny nie ucierpiało wiele. Bogactwem jego jest piękne, nadmorskie położenie oraz urok otaczającej je niziny o malowniczej serpentynie, wijącej się wśród lasów, licznych sadów, w kierunku Kadyn i Elbląga. Niewielka odległość (przez Zalew tylko 8 km) od Łysej Góry, znanej miejscowości wypoczynkowej, stwarza atrakcję dla amatorów żeglarstwa. Już przed wojną chlubiło się Tolkmicko tym, że jest **największą przystanią żeglarską w Europie.** Stało tam wówczas zakotwiczonych około sto żaglowców.

Tolkmicko posiada możliwości rozwoju przemysłu. Bogactwo ryb (głównie słodkowodnych) w Zalewie Wiślanym, daje podstawy do utworzenia przemysłu konserwowego. Dziś czynne są tam jedynie węgorzarnie. Obecność iłów stanowi podstawę do produkcji cegły, kafli i wyrobów ceramicznych. Duże możliwości rozwoju ma istniejąca tu fabryka przetworów owocowych (dziś w zarządzie „Społem").

Wyżyna elbląska, otaczająca półkoliście nizinę tolkmicką, zabezpiecza ją od wiatrów, stwarzając dogodne warunki dla rozwoju sadownictwa. Możliwości komunikacyjne są wystarczające. Linia kolejowa biegnie z Elbląga do Fromborku wzdłuż Wybrzeża oraz równolegle do niej — szosa, Uzupełnieniem połączeń kolejowych są drogi wodne przez Zalew Wiślany.



Frombork

Nazwa miasta pochodzi od patronki miejscowej katedry, Najśw. Marii Panny: — po niemiecku „Frauenburg", po polsku: „Gród Marii". Krzyżacy, wykorzystując obronność miejsca wznieśli katedrę warowną. Zbudowali w miejscu, gdzie dawniej znajdował się pruski gród — na wzgórzu, otoczonym dwoma rzeczkami: Baude i Narzt. Miasto, w miarę napływania osadników, rozwijało się u podnóża katedry.

Dzieje Fromborka są nierozerwalnie złączone z Polską. **Od najdawniejszych czasów był on ośrodkiem polskości na Warmii i z tego punktu widzenia przedstawia dla nas wielką wartość historyczną i zabytkową.**

Od 1268-go roku miasto było stolicą biskupstwa warmińskiego. W ten sposób wielu biskupów **polskich** stało się dobrodziejstwem dla tego kraju. Był to okres największego rozwoju dla miasta i okolicy. Biskupi sprawowali władzę administracyjną i sądową, opiekowali się ludnością. Dzięki nim powstały w mieście trzy szpitale i przytułek dla starców. Dodać też trzeba, że Warmią rządzili tacy wybitni ludzie, jak Jan Dantyszek, dyplomata i poeta, kardynał Stanisław Hozjusz — pierwszy legat papieski na soborze Trydenckim, Marcin Kromer — kronikarz, Andrzej Batory — bratanek króla oraz ostatni biskup, Ignacy Krasicki. Jednak prawdziwie sławnym uczynił Frombork kanonik kapituły warmińskiej — Mikołaj Kopernik. Mieszkał on przez 33 lata przy katedrze, w ciężkiej warownej baszcie. Tu wielki ten polski uczony pracował i w r. 1543-im umarł. Przed wojną mieściło się w tym miejscu muzeum pełne pamiątek, niestety dziś pozostały z niego okruchy. Biblioteka Kopernika została w czasie wojen szwedzkich wywieziona do Upsali i dotąd tam się znajduje.

Z punktu widzenia gospodarczego nie przedstawia Frombork większego znaczenia. Od czasów średniowiecznych istniała tu przystań rybacka. Z czasem, w oparciu o produkcję rolną otaczającego okręgu, rozwinął się przemysł browarniczy, rękodzielniczy i tkacki. Istniał tu również duży młyn, przędzalnia lnu oraz tartak. W okolicy Fromborka istnieją zasoby iłów nadających się do produkcji cegły i wyrobów ceramicznych.

Dziś nasza uwaga skupia się przede wszystkim na historycznej przeszłości zniszczonego przez wojnę Fromborka i na ocalonej katedrze biskupstwa warmińskiego, która, słusznie zwana **Wawelem Polski północnej, każdym nagrobkiem przemawia do nas o pracy włożonej w tę ziemię przez naszych przodków, świadcząc o nakazach, płynących stąd dla nas i dla następnych pokoleń.**

Alfred Wielopolski

[1]) Porównaj: — Marian Brandys: „Linia marca 1945-go roku", nr 2-gi „Wiatru od Morza". [2]) Bliższe szczegóły o ruchu portowym Gdańska i Gdyni w reportażach Bolesława Kuźmińskiego w nrze 2-gim i Marii Mikulskiej w nrze 5-tym „Wiatru od Morza". [3]) Por. Józef Staszewski: „Sopot — prasłowiańskie grodzisko" w nrze 3-cim „Wiatru od Morza".

STANISŁAW SZYMBORSKI

Wychowanie morskie

Zagadnienie zorganizowania turystyki na morzu w okresie, który w chwili obecnej przeżywamy, jest zagadnieniem ze wszech miar ważnym.

Jest to zagadnienie w pierwszej linii p o l i t y c z n e. Przez wyjście na morze mamy przesunąć granice państwa polskiego poza ścieżkę wzdłuż plaży przynajmniej na 3—4 mile w morze na całej długości — od Szczecina po Elbląg, Tolkmicko i Frombork. Mamy wciągnąć pas wód terytorialnych, prawem nam przypisanych, w mechanizm gospodarki ogólnopaństwowej. Musimy majątek narodowy, umiejscowiony w naszych kopalniach, ziemiopłodach i w przemyśle powiększyć o równie cenne dobro, oczekujące na płyciznach wód przybrzeżnych sieci wytrawnego rybaka, który zgarnie je na łódź swoją, doprowadzi do brzegu i odda do konsumcji.

Na wodach terytorialnych musi powstać żegluga kabotażowa, przewożąca od portu do portu towary i ludzi dla ożywienia wymiany gospodarczej i dóbr kulturalnych. Z naszych 17-tu portów morskich musimy wyjść na pełne morze na wielkie łowy, musimy sami pójść do portów sąsiednich krajów z eksportem i po towar, dla nas potrzebny.

Aby umieć to zrobić, **trzeba sentyment przeobrazić w realne zrozumienie morza, tego żywiołu, które często każe za lekkomyślność i łatwowierność. Trzeba dokonać przeobrażenia własnych pierwiastków psychicznych i z narodu kiedyś nawskroś lądowego stać się naprawdę narodem morskim.**



„Dar Pomorza" na gdyńskiej redzie

Zadania w y c h o w a n i a m o r s k i e g o naszego narodu leżą przed organizatorami turystyki morskiej. Prawda, można twierdzić, że także spacer po morzu na pokładzie pasażerskich statków da odpoczynek, że słońce, wiatr i czyste powietrze dadzą i wtedy siły do nowej pracy, że przecież będzie to także turystyka morska, nie wymagająca bynajmniej pracy i kształcenia się w sprawach morskich.

Niewątpliwie jest to jeden z działów turystyki, który jednak nie prędko jeszcze stanie na odpowiednim poziomie. Statków pasażerskich nie mamy, a statków wyposażonych w luksus, niezbędny dla złagodzenia naturalnych niewygód podróży morskiej i zapewnienia odpoczynku w każdych warunkach na morzu — takich statków długo jeszcze mieć nie będziemy. **Turystyka morska w zrozumieniu przedwojennym zmieścić się musi w ramach własnego naszego kabotażu towarowo-pasażerskiego,** względnie na statkach obcych linii żeglugowych.

W chwili obecnej kabotaż u naszych brzegów nie istnieje. Wysiłki w kierunku jego zorganizowania czyni z jednej strony GAL (Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe), z drugiej zaś Związek Gospodarczy Miast Morskich, będący obecnie w stadium organizacji. Brak taboru, niezbędnej substancji finansowej, która musi zapewnić ciągłość pracy przedsiębiorstwa (w pierwszym okresie deficytowego), brak wreszcie i ludzi, którzy znaliby przedmiot pracy. Wszystkie te trudności hamują zapał, jaki cechuje inicjatorów tego zagadnienia.

A czas nagli. Zbliżyliśmy się do brzegu bałtyckiego, rozciągniętego na długości 500 km stając z tą chwilą w rzędzie państw morskich. Wespół z państwami bałtyckimi i Związkiem Radzieckim przystępujemy do eksploatacji jednego morza na odcinku bardzo dużym. Walka o morze, uwieńczona korzystnym dla nas wynikiem wojny w 1945-ym roku, nie jest jeszcze zakończona. Zatrzymanie się nasze na plaży Wybrzeża może skomplikować nam zagadnienie morskie z punktu widzenia politycznej racji stanu. Sytuacja nasza jest o tyle korzystna, że pracują intensywnie nasze porty

Gdańsk i Gdynia, że zbudził się w kraju naszym pęd do morza w szerokich rzeszach młodzieży, że ci wreszcie, którzy zdołali przed wybuchem ostatniej wojny zetknąć się z morzem i zdobyć niezbędną wiedzę o sprawach morskich, wprawdzie zdziesiątkowani przez najazd, niewolę i tułaczkę, przecież jednak nieomal wszyscy znaleźli się w pierwszej chwili na Wybrzeżu i zdolni są uczyć tu nowe zastępy, tworzyć nowe kadry żeglarzy.

Obowiązkiem chwili jest przede wszystkim wprowadzić młodzież w świat morski i nie gdzie indziej, jak na morzu uczyć ją o morzu i od strony morza pokazać jej port i jego rolę w życiu gospodarczym narodu. Niemniej chodzi i o rozmiłowanie młodzieży w bezpośrednich przeżyciach, w twardych odczuciach i mocnych wzruszeniach. Niech stanie młodzież na morzu jako element czynny, walczący osobiście z przeciwnościami fali i wiatru. Niech dzieli radość zwycięstwa na równi z dotkliwym bólem strat, jakie morze zapisuje słabszym. Skoro młode pokolenie szuka dziś pracy zawodowej na Wybrzeżu, aby być z morzem blisko, niech wykrystalizuje również swoje zamiłowania rzetelnym jego poznaniem. Niech szkutnik pozna zawczasu walor pływającej na morzu choćby małej łodzi, niech wczuje się w jej ustrój, zanim przystąpi do budowy elementów konstrukcyjnych na stoczni. Niech od strony morza przychodzą młodzi ludzie po pracę w portach, biurach portowych, przemyśle pomocniczym. Podobnie i młodzież studiująca handel morski, budownictwo maszyn i kadłubów okrętowych, czy medycynę i sztuki piękne w wyższych uczelniach na Wybrzeżu, winna spędzać wolne chwile na morzu, korzystając z pełni dobrodziejstw zorganizowanej, kształcącej turystyki. I młodzież akademicka będzie miała w ten sposób możność wyładować swój dynamizm w samokształceniu morskim z rezultatem niechybnie pozytywnym dla Państwa. Pozwoli jej to wyżyć się w planowaniu żagli, czy też w pracy warsztatowej nad konserwacją sprzętów. I ona winna wyrobić w sobie poczucie posiadania, tworzenia i rozbudowy taboru pływającego.

Jak to wszystko uprzystępnić? Jak tego dokonać? Wydaje się celowe i zasadnicze, aby turystykę morska uprawiać na długie lata — **na żaglowcach.**

Jednym z głównych zadań turystyki jest oderwanie człowieka od mechanizmu codziennego życia, zbliżenie go do natury i danie mu możności odebrania doznań z otaczającego świata w drodze możliwie najbardziej bezpośredniej. W turystyce morskiej najwłaściwsza droga w tym kierunku jest statek, poruszany siłą wiatru i wysiłkiem wszystkich ludzi, znajdujących się na pokładzie. Żaglowce nowoczesne posiadają wprawdzie prawie zawsze silniki pomocnicze, ale służą one, jak wiadomo z praktyki, tylko w wypadkach konieczności, dyktowanej przepisami, jak wejście lub wyjście z portu w ruchliwym i ciasnym farwaterze, czy też w okolicznościach, w których żagle zawodzą (np. podczas kompletnej ciszy na morzu, lub w momentach nieprzydatności żagli po grubszej awanturze z wiatrami). Zresztą żeglarz, rozmiłowany w sztuce prowadzenia statku żaglowego, zawsze ceni sobie wyżej najtrudniejszy manewr płótnami żaglowymi, niż łatwiejszą pomoc silnika.

Turystyka morska na żaglowcach, dobrze zorganizowana i starannie realizowana, ma kolosalne znaczenie wychowawcze. Elementy psychiczne, które towarzyszą czynności żaglowca na morzu mają tak mocny wpływ na załogę, że nie mogą one pozostać obojętne w oddziaływaniu na młody charakter. Aby je wprzęgnąć w przemyślaną akcję wychowawczą i stworzyć z nich określoną metodę, należałoby zapoznać się z nimi zawczasu. Dla przykładu weźmy przeciętny statek żaglowy typu pośredniego między jachtem turystyczno-sportowym, a szkunerem, popularny w państwach skandynawskich, a znany u nas pod nazwą **„Zawiszy Czarnego".** Statek taki może wziąć na pokład 15—20 ludzi. Wszyscy oni stanowią załogę statku. Nie ma tu podziału na pasażerów i obsługę. Nie do pomyślenia jest więc jakakolwiek grupa, korzystająca z pracy innej. Dwudziestu ludzi załogi zostaje tu podzielonych na trzy lub cztery oddziały, zwane **wachtami.** Pełnią one służbę na statku w oznaczonej porze doby. Oficer wachtowy, to wyrobiony i wypróbowany żeglarz.

Od pierwszej chwili odejścia od brzegu załoga wchodzi — **w atmosferę morza.** Mała grupka, która w danej chwili prowadzi statek i pozwala reszcie załogi spokojnie wypoczywać, wyrabia w sobie poczucie odpowiedzialności w wielkiej skali, bo odpowiedzialności za życie ludzi, którzy w tym samym czasie pod pokładem spokojnie wypoczywają, aby nabrać sił do podobnej pracy jutro, kiedy role się zmienią.

Wiatr, który posuwa statek naprzód, zmienia i kierunek i swoją siłę W każdym takim wypadku należy dostosować położenie żagli i wielkość ożaglowania. Zjawia się z tą chwilą — **moment pracy,** dużego wysiłku fizycznego, wspólnego, zgodnego, kierowanego rozkazem przeciągania dużej ilości lin i trwałego umocowania ich do chwili następnego manewru. Przy nagłej zmianie siły wiatru, w obliczu zbliżającego się sztormu, lub w trudnych okolicznościach dla staku, czynności załogi muszą być wykonane błyskawicznie i niezwykle zgodnie. Mamy tu do czynienia ze **złożoną** funkcją **wielorakich** czynności, które dopiero **razem** dają pożądany wynik. Kilka, czy kilkanaście par rąk ludzkich czyni w różnych miejscach statku jeden wysiłek: — odwrócenia, zatrzymania, lub ruszenia statku z miejsca. **W tej atmosferze wspólnego, dużego wysiłku dla jednego celu rodzi się poczucie solidarności, koleżeństwa, którego więzy pozostają na długo w życiu, przekształcając się często w najszlachetniejszą formę przyjaźni.**

Masowa turystyka morska jest w stanie przerobić poważny odsetek młodzieży na element fizycznie sprężysty, i to nie jednostronnie wyrobiony, ale najzupełniej wszechstronnie. Wyrabia ona szybkość decyzji, precyzyjność wykonania i odwagę.

Statek żaglowy nie może mieć tchórzliwej załogi. Narciarz może zatrzymać się przed trudnym zejściem, obejść je, cofnąć się, lub nawet odpiąć narty i piechotą wrócić do domu. Lotnik korzysta z trzech wymiarów w przestrzeni, aby drogę swoją wybrać najdogodniej. Co innego na morzu! Żeglarz na morzu, rad czy nie rad, musi przyjąć zawsze każde zbliżające się niebezpieczeństwo i stoczyć z nim walkę. Mało tego, musi każdy groźny podmuch, który mu może poszarpać żagle, **przyjąć od dziobu statku, musi więc świadomie odwrócić się twarzą do niebezpieczeństwa i spojrzeć wrogim siłom odważnie, trzeźwo — prosto w oczy.** Żadna inna pozycja statku nie gwarantuje mu wyjścia zwycięskiego z opresji. **Czy nie jest to moment wysoce wychowawczy?**

Przy trafnym doborze kierowniczej załogi, można chwile swobodne wykorzystywać do nauczania o morzu, o pracy na nim, można w pieśni morskiej, w poezji, natchnieniach muzycznych lub malarskich związać uczucia do morza i utrwalić je na daleką przyszłość.

W takich okolicznościach załoga na statku żaglowym, wędrując od portu do portu, poznaje **życie od strony morza.** W drodze mija rybaków, trałujących sieci, okręty handlowe, sunące po szlakach wymiany towarowej, poznaje nawet samo wybrzeże z innej strony, niż widzi się je z lądu. Toteż gdyby żeglarz takiego statku pracować miał później gdziekolwiek na wybrzeżu, będzie mógł tym samym pracy swojej nadać łatwiej **sens morski, tak ważny dla naszej współczesności.**

Masowa turystyka morska winna się stać mocną więzią z morzem dla ludzi, przybywających zarówno z głębi kraju na wczasy letnie, jak i dla tych wszystkich, bez różnicy, którzy zamierzają pracować na wybrzeżu lub w kraju w warsztatach, lub instytucjach związanych bezpośrednio lub pośrednio ze sprawami morskimi. Wydać ona powinna również zastępy ludzi, którzy pokuszą się o sięgnięcie po laur zwycięstwa w turniejach międzynarodowych w dziedzinie sportu żeglarskiego. Ważna to dziedzina, i jej poświęcamy uwagę. **Wszakże polski yachting sportowy musi w najbliższej przyszłości pokazać się światu. Długość naszego Wybrzeża na Bałtyku predestynuje nas do roli państwa morskiego w szerokim znaczeniu tego słowa.** Niebawem przyjmować będziemy wizyty yachtów zagranicznych i rewizytować je. Będziemy też stawać do regat dla pokazania swojej sprawności na morzu.

Wszystkie względy przemawiają za tym, **aby wystąpienia nasze na morzu wypadły godnie. Nie mogą być one doraźne, od wypadku do wypadku, nie mogą być wynikiem nerwowego wysiłku, obliczonego na jeden termin.** Miejscem wypadu dla masowej turystyki morskiej muszą stać się w krótkim czasie **wszystkie miasta morskie Rzeczypospolitej.** Stąd wyprowadzać będziemy na morze zastępy ludzi, aby dokonać systematycznie naturalnej selekcji tych, którzy wykażą się cechami, kwalifikującymi ich do reprezentowania Polski na morzu w walce o Jej dobre imię na arenie międzynarodowej.

Stworzenie podstaw organizacyjnych dla zdrowego ruchu turystycznego na morzu jest dla nas koniecznością nową, jak nową jest rzeczywistość dziejowa, w którą wchodzimy, jak nowy, jest rysunek mapy naszego kraju w atlasie politycznym świata. Lecz rzeczywistość ta nie zastaje nas bynajmniej nieprzygotowanych. Wszakże poczuliśmy oddech morza na kilkadziesiąt lat przed wojną. Wparliśmy się przecież w wąski skrawek Wybrzeża uporem Gdyni, dobrym imieniem polskiego węgla, cementu, bekonów, produktów przemysłu śląskiego, które na własnych statkach potrafiliśmy wywieźć i dostarczyć na drugą stronę mórz i oceanów. Zdołaliśmy przecież również zapalić młode umysły umiłowaniem **Wielkiej Przygody,** jaką stwarza obcowanie z żywiołem wód i przestrzenią. W przededniu wybuchu wojny nie był już nam obcy żaden port na Bałtyku. Zapuszczaliśmy się pod żaglem i dalej — w szkiery norweskie. Widziano nas w portach duńskich, angielskich, francuskich. Wypłynęliśmy już na ocean. Co więcej, polska bandera przebyła kulę ziemską dookoła („Dar Pomorza" i „Zjawa").

Ale turystyka morska przed 1939-ym rokiem nie zdobyła sobie charakteru ruchu uspołecznionego. Yachting morski, a szczególnie turystyka na dużych statkach motorowych, były wybitnie elitarne. Jedynie **Harcerstwo Morskie** zrozumiało w pełni znaczenie, jakie może mieć dla całego kraju umasowienie turystyki na morzu; i ono też jedynie zdobyło się na zakup i przerobienie zwykłego szkunera handlowego, żaglowca trzymasztowego **„Petrea"**, na statek **„Zawisza Czarny"**, aby przyjąć na jego pokład wszystkich chętnych i przerobić ich na ludzi morza.

Z kolei i **Akademicki Związek Morski**, przechodząc z mniejszych jednostek na większe, nie stawiał przeszkód natury etykietalno-fiskalnej, aby wyprowadzić coraz większe zespoły na morze.

Dziś, kształtuje się wyraźnie możność zorganizowania **ruchu masowego** poprzez **masowe organizacje młodzieżowe.** Na nowo stanęło **Harcerstwo Morskie** w Gdyni i w Gdańsku, skupiając ponad trzy tysiące zorganizowanej, chętnej do wyjścia w morze młodzieży. Obserwuje się równocześnie prężny wysiłek organizacji młodzieżowych **TUR-u i Związku Walki Młodych.** Kluby żeglarskie starszego społeczeństwa: **Yacht Klub Polski, Polski Klub Morski i Yacht Klub Ligi Morskiej „Gryf"**, usiłują skupić młodzież pod swoimi znakami. **Organizacje te powinny mieć we wszystkich miastach morskich Rzeczypospolitej swoje oddziały.**

Praca żeglarska wszystkich tych organizacji, **sterowana przez instytucję centralną Żeglarstwa Morskiego** winna być prowadzona na dwóch płaszczyznach — pierwsza z nich, to masowa turystyka morska, uprawiana na statkach żaglowych dużego typu, pod banderami ambitnych organizacji wychowawczo-morskich. Statki takie, od 100 m^2 żagla wzwyż, powinny znaleźć się we wszystkich miastach morskich Polski i krążyć po Bałtyku dla przeszkolenia i dokonywania ciągłej selekcji młodych żeglarzy. Rzeczą centralnych władz żeglarskich winno być zorganizowanie bezpieczeństwa pływających załóg i stałej łączności radiofonicznej statków z lądem. Po przejściu odpowiedniego stażu, wyrobiony już element młodzieżowy, procentowo mniej liczny, miałby możność przejścia z kolei do drugiego etapu żeglarstwa morskiego — do yachtingu, uprawianego w dyscyplinie specjalnie wysokiej.

Yachty mniejsze, do 100 m^2, powinny ściągać na swój pokład jak najwięcej ludzi Wybrzeża i żeglarzy z kraju w chwilach wolnych od ich zajęć. Tu powinno odbywać się szkolenie o specjalnym charakterze: na sterników i kapitanów yachtowych, na znawców meteorologii i astronomii żeglarskiej. Tu też powinny odbywać się ćwiczenia na określonych typach yachtów do przyszłych regat. Yachting tego rodzaju powinien przyjąć na siebie honor oficjalnej reprezentacji i pełnić rolę gospodarza w chwilach przyjmowania gości zza morza. Życie klubowe winno stać się ośrodkiem realnej myśli morskiej; winno skupiać w lokalach klubowych wszystkie dykasterie ludzi pracujących na morzu, w portach, miastach portowych i na terenach przybrzeżnych.

Jeśli chodzi o coroczne Święto Morza — uroczystości tej winno towarzyszyć gromadne, zespołowe wyjście żagli w morze.

Tak zorganizowana turystyka morska stanowić będzie mocne i niezbędne ogniwo w ogólnym procesie wychowania morskiego naszego narodu, a Wybrzeżu naszemu nada niechybnie, tak potrzebny mu w najbliższej przyszłości rumieniec życia.

Stanisław Szymborski

STEFAN BALICKI

Kartka znad morza

Trzeba siąść w piachu, zieleń mając za podnóże,
Orgią słońca myśl zmęczyć na czas przeszły chorą,
Światowidowo spojrzeć, kończąc na lazurze,
By taką kolorową zacząć metaforą:

Wyobraź sobie pokój błękitny w twym domu,
Wysoki żar żarówki w białym abażurze,
Przed tobą biurko — warsztat z żelazobetonu:
Ty siedzisz nad nim, czyli — tu obok, na górze.

Patrz, ktoś wierzch mu od wieków zdobi w obrzeż złotą,
Część ubarwił w szmaragdach, część w ultramarynie,
Że... — lecz dosyć rebusów, a zmyślam je po to,
Byś przy pracy pamiętał — Hel, Bałtyk i Gdynię.

Bo tutaj S.O.S. falochron woła w Morse'a znakach,
Krwawiącą ranę w boku dźwiga willa skrajna,
Lecz rozjaśnij twarz — widzisz? Odcięta od kata,
Brunatna pieśń już gnije „Schleswiga Holsteina"!

W mglistym pyle szew równy płócien: — morza, nieba,
Zszywa daleka mewa balansami błysków,
Misa wrzącej platyny na fali szeregach
Przelewa się raz po raz, wzrok rażąc w rozprysku...

Samotny, biały żagiel tęsknie ciągnie oczy
Jak na kloszu błękitnym pyłek spadochronu.
Dziwne — wszystko to znowu podpływa do zboczy
Co — przeminęło z wiatrem...
Wstań, patrz w okno domu!
Witaj, żegnaj rozwiewne dymów pióropusze,
Flagi statków ciężarnych od węgla, czy zboża!
Ryki syren — udręki niespokojnej duszy,
Tęskniącej dziś do brzegu, jutro znów do morza!

Ten przypływ z mórz i odpływ od basenów portu
To wdech, wydech ożywczy płuc z krwi straty chorych,
Mecz na redzie bezsennej z importem eksportu,
Oszklenie na żelbecie zwiewnej metafory.

Bo, bracie, pierś się pręży, z oczu wiara patrzy:
To cud wiatru od morza... On z nas to uczyni,
Że stąd kiedyś w ulewie słonecznej zobaczysz
Ociekające srebrem —
SZKLANE DOMY GDYNI

JAN DOBRACZYŃSKI

PRÓG NAD MORZEM*)

Upalny, słoneczny dzień wciąż jeszcze płonął żarem na niebie. Samochód przemknął zielonymi ulicami Szczecina i wpadł na szeroką szosę, biegnącą wzdłuż rzeki. Odra płynęła w dole w głębokim parowie, wielka i poważna, bura i szeroka. Z dala widać było przeciwległy brzeg, początkowo równinny, niski, pełen białych domków, potem wspinający się wysoko w górę zielonym, leśnym zboczem, na którego ciemnym tle widać było serpentyny autostrady. Mały samolocik — długonogi Fieseler — krążył — niby rybitwa — nad szeroko rozlaną rzeką. Ostra tarnina porastała wszędzie zbocze. Z prawa mieli pola uprawne, z lewej mijali wielkie, ceglane budynki niby stare spichrze, które im zasłaniały raz po raz widok na rzekę.

Upał dokuczał bardzo. Koogler wachlował się trzymaną w ręku furażerką.

Dojechali do autostrady. Skręcili na most. Był szeroki, imponujący rozmachem, a zarazem dziwnie pozbawiony wdzięku i lekkości. Ciążył dokuczliwie swymi łukami nad płynącą w dole dwoma ramionami rzeką, rozpychał zda się brutalnie jej brzegi. Nie zwalniając ani na chwilę, mknęli najazd. Na drugim brzegu autostrada skręcała łukiem w lewo. Leżała przed nimi szeroka, bezduszna, przytłaczająca swą monotonnością piękno otoczenia. Mignęły małe domki, uczepione śmiesznie wzgórz — szosa łukami poczęła się wspinać w górę. Jechali wśród lasu, który porastał gęsto zbocze, chwilami zanurzali się w cień drzew, chwilami wypadali na miejsca odkryte i wtedy coraz lepiej mogli objąć wzrokiem skrzącą się w dole rzekę, białe miasto na przeciwległym brzegu oraz wciąż szerszy i dalszy horyzont ziemi i wody.

Na jednym ze skrętów, w miejscu zupełnie odkrytym, Herbert polecił szoferowi stanąć. Obaj oficerowie wysiedli z samochodu i podeszli do skraju szosy, aby przypatrzeć się roztwierającemu się przed nimi widokowi. Rzeka leżała u ich stóp niby klinga miecza, potężna, rozcinająca władczo zielone wzgórza. Za miastem jej lśniący pas przemieniał się w szarą chmurę — czy może raczej w pióropusz dymu — wiszącej w rozedrganej przestrzeni, która łudziła oko, bo nie wiadomo, czym była: przestrzenią ziemi, czy też przestrzenią nieba.

Koogler, wyciągając rękę w tamtym kierunku, powiedział:

— Ecce mare! Dobrze powiedział Plutarch: navigare necesse, vivere non est necesse...

Sięgnął do pudełka z papierosami:

— Zapali pan, commodore? Myślę, że najmądrzejszą rzeczą, jaką zrobiliśmy, jest to, żeśmy się położyli wzdłuż tego pasa wybrzeża...

— O czym pan myśli, panie poruczniku?

— No, przede wszystkim o tych, dla których także navigare necesse est... W ten sposób zostawiliśmy im tylko to, co nie jest konieczne. — Zaśmiał się: — Powiadam panu zawsze, panie majorze: warte jest tylko to, co jest jednocześnie i stare, i młode. A morze to młodość...

Köstring bez słowa patrzył przed siebie. Samolocik, warcząc, kręcił się w błękitnej przestrzeni, słońce skrzyło się na powierzchni leniwie lecz czujnie płynącej rzeki.

Czwarty już dzień był w drodze. W Rouen zaskoczył go rozkaz: przeniesienie od Rundstedta do Guderiana. Powiedziano mu: „Wojska inwazyjne rozpoczęły natarcie. Amerykanie uderzają od St. Lô. Sytuacja jest niewątpliwie poważna. Tym niemniej będzie na pewno opanowana. Znakomity system defensywy opóźniającej nie zawiedzie. Natomiast niebezpieczeństwo grozi na wschodzie. Wojska sowieckie przekroczyły Bug. Padły Lwów i Wilno, ostatnio Lublin. Czerwona Armia maszeruje ku Jassom"...

Znowu był bez eskadry. „Pajace" i „Kaczki" podzieliły los innych zniszczonych eskadr. Uważano go za wybitnego fachowca, kazano mu zająć się pracą organizacyjną. Pracował na wybrzeżu francuskim od dnia rozpoczęcia inwazji. Tym razem miał znowu odjechać na wschód. „Grupa gen. Reinhardta — mówiono — potrzebuje kogoś, kto jej odbuduje lotnictwo. Poniekąd tam podobno duże straty".

Wyjechał z Rouen do Boulogne, licząc, że tam złapie jakiś samolot, który go przerzuci na front wschodni. Pokręcono tylko głową: „Nie ma przelotów pasażerskich. Każdy samolot jest w walce". Szare Morze Północne szumiało głucho i groźnie. Jeden z oficerów w porcie pokazał mu na falach czarną, wielką plamę — niby rozlany atrament. „Ciągle to fale niosą — objaśniał półgębkiem. — Jakiś tłuszcz, czy cholera wie co! Coraz tego więcej i więcej. Kanał jest pełen nieprzyjacielskich transportów. Nie dałbym głowy, czy nie przerzucają na kontynent rurociągów".

Wybrzeże było jednym pasmem umocnień. Jadąc wzdłuż pól minowych i betonowych palisad, Herbert uświadamiał sobie potęgę uderzenia, które od jednego razu zgruchotało wszystkie zapory. Zresztą wiedział sam ze swych ostatniomiesięcznych doświadczeń, jaką straszliwą moc reprezentowali wyładowywani tysiącami z okrętów żołnierze w krótkich, sięgających tylko do pasa kurteczkach. Drogi były zawalone autami i czołgami, powietrze pełne rozpędzonych Spitfirów i Mustangów. Herberta strącono dwukrotnie, zanim zdołał dolecieć do pozycji nieprzyjacielskich.

Gdzieś pod powierzchnią widzialnego życia zapłonęło ognisko gorączki. Spojrzenia stały się zuchwałe, groźne, drapieżne. Wszyscy wiedzieli doskonale o tym, co się dzieje na froncie: — już się o to starały samoloty alianckie, zrzucając co noc komunikaty bojowe. Nie było siły, aby utrzymać w spokoju tych ociężałych Flamandów. W Holandii napięcie stało się jeszcze bardziej widoczne. Ani się spostrzegli, gdy dwóch bawiących się niewinnie kółkiem chłopców, przerżnęło scyzorykiem oponę tylnego koła w ich aucie podczas krótkiego postoju na ulicy jednego z miasteczek.

W Düsseldorfie, w Essen, w Dortmundzie kopano umocnienia. Czuło się niepokój połączony zresztą z niedowierzaniem, jakie budzą zawsze rzeczy najgorsze. Za ponurą luneburską „heidą" wyjechali na ujście Łaby. Pod Stade załadowano samochód na mały, czarny stateczek i przewiezione pod Wedel. Na szeroko rozlanej w tym miejscu rzece kręciły się niespokojnie łodzie podwodne. Wyraźnie było widać, że nie wiedziały, co mają ze sobą zrobić. Ciągle wybuchały alarmy lotnicze. Gdy wjechali do Wedel i przejeżdżali koło karykaturalnego pomnika króla Karola, nagły wrzask syren zmusił ich do opuszczenia auta i zejścia do schronu. Nalot trwał zaledwie kwadrans, ale podczas jego trwania ziemia drżała niby pokład rzucanego przez burzę okrętu. Koogler, stojąc na środku schronu, począł deklamować:

...nasz statek niedługo jeszcze miał płynąć, bo wtem nań wtargnie, zawodząc, zefir z serennym orkanem. Maszt się przewalił i cały takielunek, a liny upadły na dno okrętu, zalane wodą...

Jakaś kobieta zaniosła się dzikim wrzaskiem: „Cicho! cicho! Przestańcie! I tak wiemy, że nas urządzili"! Mąż podbiegł, aby ją uspokoić. Ale wdał się w to także komendant schronu i policjant. Byli groźni i bezwzględni. „Nach Polizei. Ordnung muss sein"! Kobieta, popłakując, błagała o zapomnienie jej porywczych słów. Mąż wściekły, uderzył ją w twarz. Później bombardowanie przybrało na sile i schron cały począł się huśtać niby wstrząsany wiatrem balon. Wydano rozkaz, aby się wszyscy położyli na ziemi i otworzyli usta. Kiedy nalot się skończył i wyszli na ulicę, widzieli nad Hamburgiem czarną chmurę dymu, na ulicach zaś i placach tysiące białych ulotek. Nikt ich zresztą nie zbierał, choć wszyscy byli ciekawi ich treści. Ludzie oglądali się z niepokojem jedni na drugich.

Poprzedniego dnia Köstring i Koogler nocowali w Lubece. Miasto dyszało ciężko po nalocie, w którym legło w gruzach historyczne śródmieście. Spaliła się stara katedra i częściowo słynny ratusz. W mieście nie było co robić, więc pojechali do Travemünde. Spokojnie toczyły się szare fale Bałtyku. Plażę znaleźli pustą, pomimo, że było gorąco. Herbert i porucznik postanowili się wykąpać. Rozgrzany piasek parzył stopy, morze szumiało cicho, majestatycznie. Rybacka barka płynęła ciężko o pół kilometra od brzegu. Jak okiem sięgnąć był to jedyny ślad życia ludzkiego. Przez pewien czas pływali, potem zmęczywszy się wypoczywali na piasku. Zapalili papierosy.

Morze zdawało się huczeć grozą wojny. Z daleka przemykały się angielskie ścigacze, rozcinając w dzikim pędzie szarą powierzchnię wodną. W Antwerpii czuło się wojnę nie mniej żywo, niż na zachodnim brzegu Francji. Ludzie gapili się na ciągnące samochody. Śledzili uporczywie niebo, rozmawiali ze sobą gorączkowo. Było widoczno z wyrazu ich błyskających oczu, o czym rozmawiają. Wielkie dni nadeszły! Nagle niepokój i czujna przebiegłość twarzy ludzkich ustąpiły miejsca zapałowi i z trudem tylko hamowanej radości.

— A jednak nie jesteśmy ludźmi morza — powiedział Koogler, leżąc z twarzą obróconą w niebo. — Churchill ma rację nazywając nas „szczurami lądowymi".

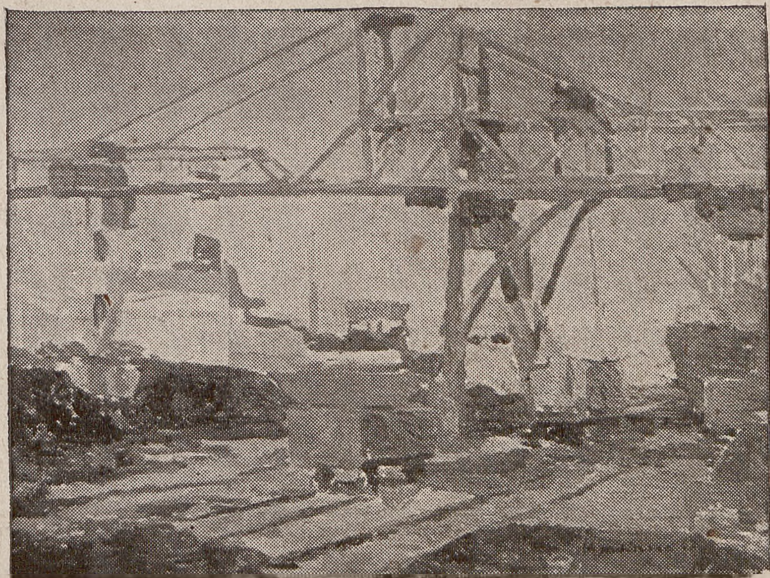
— Z czegóż pan to wnosi? Mamy przecież doskonałą flotę. Tradycję. Skagerrak. „Emden".

— Tak, to prawda. Niewątpliwie... Ale nie mamy morza w żyłach. Widzi pan, commodore, stosunku narodu do morza nie wypowiada oficjalnie flota. „Prinz Eugen", czy „Gneisenau" — to bardzo ładne okręty. Ale one służą utylitarnej sprawie wojny. Ten tylko, kto ogarnie morze bezinteresowną miłością, zdobywa jego wzajemność. Włóczędzy morscy jak Gerbault. Albo piraci jak Drake, Walter Raleigh, Surcouf, Jean Bart... O właśnie, Odysseusze!

— Ba, zaprzecza pan sobie. Odysseusz nie pływał dla pływania.

— Ależ na pewno morze go ciągnęło. Nie wędrówka po falach go smęciła, ale gnicie na stałym lądzie. Dlatego wyrywał się z objęć Kalipso, choć na pewno były rozkoszniejsze, niż uścisk podstarzałej i zbyt zapachami kuchni przesiąkniętej Penelopy. Już co bogini, to bogini. Nieprawdaż, commodore?

Herbert usiadł i podparty na ręku zapatrzył się w biegnące ku brzegowi białe linie pian. Słońce ciągle piekło.



HANNA JASIŃSKA - ŻUŁAWSKA: W porcie

Z Pierwszej Wystawy Plastyków Wybrzeża
Nagroda Firmy Więckowski i cechów fryzjerskich

— Nie wiem — powiedział po chwili.— Może właśnie ta podstarzała Penelopa...

Koogler wybuchnął śmiechem.

— O właśnie! Dla nas ludzi „środka Europy" Odyssea, to sprawa Penelopy. Wierność! Dla Greka Penelopa była dodatkiem, a treścią poematu — morze. Ostatecznie z morza zawsze się do kogoś wraca, toteż i Penelopa ma swą rację bytu. Sens morza jest jednak wtedy, gdy się ziemię poświęci dla morza. Wie pan, commodore, jak ten — Conrad...

Major wzruszył ramionami. Nie pamiętał nawet, czy kiedy przeczytał coś Conrada. Niedługo potem wrócili do Lubeki. Po drodze na autostradzie, tu, za Bad Schwartau, u stóp zarośniętego gęsto wzgórza, Herbert kazał szoferowi zatrzymać auto.

— Chwileczkę — powiedział do Kooglera. — Tu gdzieś jest ten słynny cmentarz.

Znaleźli go łatwo. Leżał przy drodze na zboczu. Był to park rozległy gęsto zarosły drzewami i krzewami wszelkich gatunków: sosnami, świerkami, piniami, lipami, olchami, brzozami, klonami, bukami, dębami, wiśniami. Drzewa tworzyły splątaną ścianę barwy wszystkich odcieni zieloności. Między drzewami były groby. Szli między nimi szybko. W jednym miejscu leżeli lotnicy, w innym dziewczęta z BDM — rząd tabliczek z politurowanego drzewa w ponurej, ciemnej alei — gdzie indziej, znaczone runami małe kamienie na grobach członków partii, jeszcze gdzie indziej jeńcy z pobliskiego, francuskiego Stalagu. W rogu cmentarza kilka grobów z krzyżami. Na jednym z nich napisano wielkimi literami: „ś. p. Kaszkowiak".

— Polak! — Herbert wskazał grób Kooglerowi. — Generał Maries mówił często, żeśmy stworzyli polską diasporę.

Schodzili w dół ku czekającemu na nich samochodowi.

— Pan sądzi, że chrystianizm zabił piękno? Sądzę inaczej.

— To niegłupie powiedzenie. — Koogler obcierał chustką zroszoną potem głowę.—I bardzo niebezpieczna prawda. Zwłaszcza, że gdzie Polak, tam zaraz krzyż. Dobrze, jeżeli tylko na grobie... Ale już raz był w historii człowiek, który chciał odbudować, piękno starożytności. I co? Zatłukli go jacyś dzikusy, ale on wiedział, że nie przez nich naprawdę ginie. Podobno nawet krzyczał umierając: „Galilaee vicisti"!

— Jeżeli nie zabił piękna, to na pewno zabił radość. Cóż za potworny wynalazek — wieczność! Zobowiązania wobec niej! Brr! Życie może być przyjemne tylko wtedy, gdy wiadomo, że koniec jest końcem. Pamięta pan, co zmarły Achilles mówi Odysseuszowi?

— Nie, nie pamiętam. Homera czytałem tylko w szkole fragmentami.

— Szkoda. „Odyssea" to mądra książka. Otóż Achilles powiada: „Nie zachwalaj śmierci, oświecony Odyssie! Wolałbym raczej jak rataj, znojąc się sam na ugorze, pójść na wysługi do byle nędzki i licha mieć strawę, niźli tu, pośród umarłych — królować wszystkim umrzykom"! Ładna historia — co? A przecież rozsądny Grek nie myślał o wieczności.

Stojąc teraz na wysokim brzegu Odry i patrząc na rozpościerającą się daleko w złotym przędziwie słonecznych blasków zatokę, przypominał sobie Herbert słowa, które mówił Koogler tam, na plaży przy ujściu Trave. Oparłszy się ręką o pień sosny, nie patrząc na towarzysza, ale wciąż jakby zahypnotyzowany widokiem morza, powiedział:

— Pan mówił wczoraj na plaży o Conradzie, że poświęcił ziemię dla morza. To ciekawe. A czy pan pamięta o tym, że ten Conrad to podobno Polak?

Posłyszał za sobą śmiech.

— Commodore, pan jest rozkoszny w swojej niewiedzy. Conrad był nawet bardzo podobno Polakiem. I to jest symptomatyczne.

— Co pan uważa za symptomatyczne?

— No to, że właśnie Polak odkrył morze. Po Whitmanie i Longfellowie, rodzi się Mac Arthur, Nimitz, Eisenhower. Bardzo niedobrze. On ich nauczył, a jeśli nie nauczył, to gotów nauczyć, jak smakuje sól morska. W 1919-ym byli skromni. Chcieli tylko morza dotknąć. Mówili o tradycji, o prawach historycznych, o koniecznościach e k o n o m i c z n y c h! Dziś, nie. Gotowi są powiedzieć: — morze jest nam potrzebne i już. Chcemy morza, bo: „navigare necesse est" i morze to młodość...

Stali czas jeszcze jakiś milcząc, potem wolno zawrócili do samochodu. Ściany auta były rozgrzane, poduszki gorące, obrzydliwe. Benzyna śmierdziała. Las natomiast kusił chłodem. Ale Herbert się przemógł. Jakby tłumacząc się, rzekł głośno:

— Jutro musimy meldować się w Olsztynie.

Żołnierz zapuścił motor. Köstring, rozpierając się wygodniej na siedzeniu, powiedział jeszcze:

— A o morzu to pan mówi słusznie. Tylko, że oni do tych ziem nad morzem nie mają żadnego prawa. Ostatecznie — „korytarz", ostatecznie — Gdynia...

Pomknęli znowu bardzo szybko. Autostrada wyginała się ku środkowi na wszystkich zakrętach. Znowu białe domki migały między drzewami.

Koogler wydął wargi:

— O prawie to ja mówić nie będę. Jestem historykiem, a nie prawnikiem. Ale wiem, iż można twierdzić, że historia tworzy prawo. To jest dobry i niezbity argument. Zresztą jak trzeba, można go także odwrócić i powiedzieć, że prawo będzie tworzyło historię. Zawsze jest jakiś sposób, gdy kto swym „lepszym" prawem chce walczyć. Ale najgorzej, gdy kto coś w swe łapy weźmie. Wsiedy jego prawo jest najlepsze...

*) Fragment trzytomowej powieści pt. „Najeźdźcy", która stanowi rodzaj epopei ostatniej wojny światowej.

JAN PAPUGA

JEGO MALEŃKA VERA

Ze względu na zainteresowanie naszych Czytelników fragmentem noweli Jana Papugi, zamieszczonym w poprzednim n-rze „Wiatru od Morza", drukujemy obecnie dalszy jej ciąg.

Bohater noweli, polski marynarz, po ocaleniu z zatopionej „Safony", znalazł się w Anglii, gdzie zaopiekowano się nim w „Domu Polskiego Marynarza". Z powodu zwichniętej ręki nie wraca od razu na morze. W takich okolicznościach, podczas pobytu na lądzie, spotyka go nowa przygoda...

Następnego dnia Joe wałęsał się po ulicach Rugby, nie mając nic do roboty. Przyglądał się przechodzącym ludziom — wszyscy byli dla niego zupełnie obojętni. Zdawało mu się, że przestrasza ludzi swoją osobą, zachowaniem się i wzrokiem. Młode dziewczęta spojrzawszy na niego, podnosiły głowy i przyśpieszały kroku; widocznie uważały go za niebezpiecznego i ordynarnego typa. Mężczyźni mieli dla niego respekt jak dla kogoś, kogo nie można obrażać. Mając dość spaceru, wrócił do domu.

Wieczorem urządzili sobie z kolegami wspólną pijatykę w pobliskim barze. Pili dużo i bardzo rozmaicie. Oczywiście nie obyło się bez śpiewu. Kiedy śpiewali „Góralu, czy ci nie żal", mieli takie smutne i uroczyste miny, że niektórzy Anglicy powstali, myśląc, że to polski hymn narodowy.

Joe nie brał pełnego udziału w zabawie. Zadowolił się tylko piciem i mętnym przyglądaniem się pijacym. Siedzące samotnie dziewczęta zwracały na nich oczy w znaczącym uśmieszku. Ładne były i warte towarzystwa męskiego. Podobały mu się nawet, lecz odczuwał kompletne zobojętnienie, po prostu martwotę, bez jakichkolwiek pobudek do najmniejszego przedsięwzięcia. Był już mało przytomny, kiedy jeden z przyjaciół wziął go pod ramię i wyprowadził z baru.

Następnego dnia wstał z łóżka około południa. Czuł się jeszcze odurzony wczorajszym pijaństwem, toteż po południu wybrał się do parku z Tadkiem, chłopakiem jak on, z którym później się zaprzyjaźnił. Chodzili pięknymi alejami, prowadząc lekką rozmowę. O chorą rękę nie dbał wcale. Wystarczało mu, że miał ją obwiązaną i że nie potrzebował pracować. Usiedli w słońcu na ławce, osłonięci drzewami od wiatru. Czuł się znacznie lepiej. Odurzenie już przeszło, pozostawiając po sobie prawie przyjemne osłabienie. Starał się patrzeć łagodnym wzrokiem na przechodzących ludzi, na psy, goniące się po dużym trawniku. Czuł w sobie dziwną niemoc, jakby nie potrzebował o niczym myśleć. Wystarczało mu tylko, że żył. Zamknął oczy, by się zdrzemnąć.

Nagle poczuł pęd powietrza. Otworzył oczy. Przy zbiegu dwóch alei jakaś dziewczyna zeskoczyła z roweru. Za nią przejeżdżała tuż obok niego druga. Zahamowała i zręcznie zsiadła.

Otworzył szeroko oczy. Obie były w szerokich spodniach, opiętych na biodrach. Mniejsza, w zielonym swetrze, uwidaczniającym jej dziewczęce kształty, patrzyła przez chwilę na niego. Widział jej śmiejące się, pełne żaru oczy. Maleńki nosek, pięknie zaokrąglony. Rozchylone, pełne, czerwone wargi. Równe, białe ząbki. Była zarumieniona od pędu jazdy. Bujne włosy w nieładzie obramowywały jej twarz.

„Piękna dziewczyna" — przeszło mu przez głowę. „Uosobienie młodości, radości". Czuł, że krew w nim szybciej krąży i uderza do głowy, że wstanie natychmiast i pójdzie prosto do niej. Zrozumiał, że dziewczęta każdej chwili mogą odjechać w szybkim pędzie. Co wtedy zrobi? Odczuł głęboki smutek.

Zerwał się na nogi, podciągnął spodnie, poprawił kurtkę zamszową. Złapał Tadka za ramię.

— Chodź, musimy porozmawiać z nimi.

— Obejdzie się — odpowiedział tamten niedbale.

Joe okręcił się na miejscu i lekko kołysząc się w ramionach, szedł do dziewczyny.

Nie miał zamiaru robić kawałów, chciał być interesującym, nie układał żadnych planów. Dlaczego szedł do niej, nie wiedział. Po prostu czuł, że musi, chociażby się temu przyglądało tysiące ludzi. Lekko zatrzymał się przed nią. Tej drugiej jakby wcale nie widział.

Patrząc jej miękko w oczy, powiedział najlepszą angielszczyzną, na jaką tylko mógł się zdobyć:

— Piękny masz rower.

Nic nie odrzekła. Spojrzała na rower i roześmiała się dźwięcznie.

Rower był stary i wyglądał nie najlepiej. Joe, śmiejąc się, spytał:

— Jak ci na imię?

Potrząsnęła włosami i zadarła głowę do góry. Oczy jej silnie błyszczały. W odpowiedzi na jego zuchwałość, w jej żywej twarzy odbiło się zdziwienie i obrażona duma. Zajrzała mu głęboko w oczy i uśmiechnęła się.

— Vera — odpowiedziała swobodnie.

— Vero, jesteś najpiękniejszą dziewczyną, jaką kiedykolwiek widziałem na pięciu kontynentach i wszystkich wyspach.

— Jesteś marynarzem — powiedziała, nie mogąc powstrzymać się od śmiechu, aż oczy jej zwilgotniały. — A jak ci na imię?

— Joe.

— Słuchaj Joe, muszę już jechać.

Zrobił krok, jakby chciał ją zatrzymać.

— Vero, muszę cię spotkać. Umrę, jeśli cię nie zobaczę.

„Jaki on śmieszny!" — pomyślała, wybuchając śmiechem.

— Może dzisiaj?

— Dobrze, tu, w tym miejscu, o wpół do siódmej.

— Na pewno?

— Na pewno.

Z wdziękiem przełożyła nogę przez rower. Nacisnęła pedał, za nią koleżanka. Uśmiechnęła się jeszcze do niego i obie szybko wyjechały z parku.

Tadek wstał z ławki. Poszli w przeciwną stronę. Kręcąc się po domu, miał stale obraz dziewczyny" — myślał sobie, — mając taką, spokojniej można umrzeć potem".

Zjadł prędko kolację i poszedł do parku. Usiadł na ławce i czekał. Po kilku minutach ogarnął go dziwny niepokój — może nie przyjdzie. Przeszła wolno jakaś para, spleciona ramionami. Patrzyli na niego. Uczuł wstyd. Czyżby wiedzieli, że czeka na dziewczynę, która wcale nie przyjdzie? Wstał, by się przejść. Odczuł okropną pustkę w sercu. Był bez czucia, bez żadnego pragnienia.

I nagle, w jednej chwili, wszystko minęło. Szła środkiem alei swobodnie, lekko kołysząc się w biodrach, jakby w takt jakiejś słodkiej melodii. Śmiała się zarumienioną twarzą. Podeszła blisko. Patrzyła na niego z miną dziecka, które coś zbroiło.

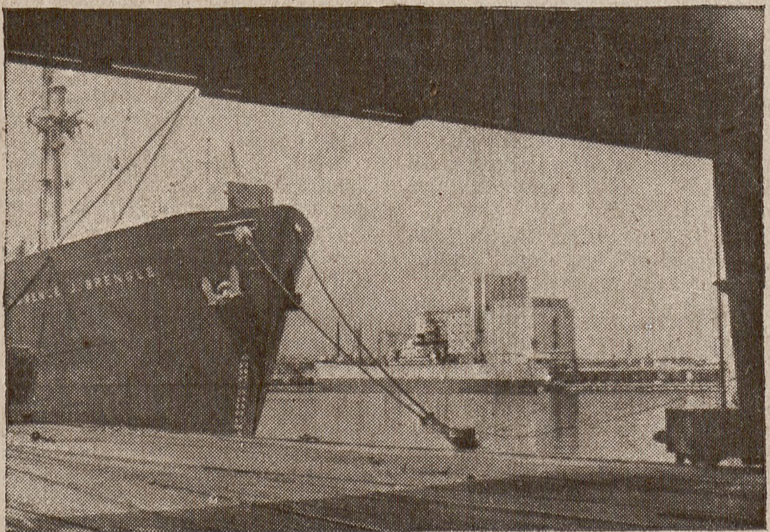
— Myślałem, że nie przyjdziesz.

— Miałam wcale nie przyjść. Patrzę na zegar, widzę: wpół do siódmej. Wybiegłam, no i jestem — mówiła, przyznając się do winy.

Ujął jej dłoń i tak szli obok siebie. Rozmawiali o tym, co im tylko na myśl przyszło. Wszystko było dla nich interesujące i zabawne. W pewnej chwili zatrzymała się przed rosnącymi kwiatami.

— Jakie to piękne, prawda?

Schylił się, urwał czerwony goździk i wsunął jej w rękę. Przyjęła go z wystraszoną miną. Obejrzała się wokoło, było pusto. „Czy zawsze on robi to, czego nie wolno" — myślała.



W porcie gdyńskim

Obeszli park kilka razy, czasami idąc obok siebie dłuższą chwilę w milczeniu. Przyglądali się sobie, pochłaniając się oczami.

Ona — zdawało mu się, że była z innego świata, niż on. Patrząc na nią odczuwał radość. Był w ciągłej obawie, że może wyrządzić jej jakąś krzywdę. Mówiąc, pilnował się, aby nie użyć słów, których często używał na statku. Bał się patrzeć na nią długo. Przypominały mu się wtedy okropne sceny ze statków. Kiedy stawał mu na drodze marynarz taki jak on, przeszywali się wtedy wzajemnie oczami z zaciekłością, której nie miały nawet zwierzęta. Zwykle w takich wypadkach szczepiali się jak żbiki, bijąc się, targając, rwąc do utraty przytomności. Tak, gdyby ona wiedziała, jaki czasami bywał, uciekłaby na pewno ze strachu.

Lecz Vera nie bała się go. Domyślała się, że w tych szerokich barkach i grubych ramionach kryje się dla niej niepojęta siła. „Przecież jest marynarzem" — tłumaczyła to sobie po prostu. Jego sucha, opalona twarz, z tym nosem lekko garbatym, z niewielką wyrazistą szczęką, jakże różniła się od innych! Oczy, co za oczy? Żywe, bure, pełne życia. Gdy w nie patrzyła, trudno było odgadnąć, co się w nich dzieje.

Zasypywała go pytaniami. Opowiadał jej o obcych morzach, lądach, ludziach. Przysunęła się do niego bliżej. Gładziła ręką miękką, zamszową kurtkę, z której był zawsze tak dumny. Przedkładał ją przecież nad najelegantszą marynarkę.

— Gdzieś ją kupił?

— W Halifax, w Kanadzie.

Jeszcze więcej dziwiły ją dunkry za dwa dolary, koloru mrozu na szybie, u dołu bardzo szerokie.

— Muszę już iść do domu — przerwała cicho.

Wyszli z parku. Ulice miasteczka były ożywione. Zatrzymała się.

— Tu mieszkam.

— W tym domu? — pytał ciekawie.

— Nie, niedaleko stąd.

Stał przy niej. Czuł ją przez kurtkę. Ogarnęło go niepohamowane pragnienie wziąć ją w ramiona i całować długo, długo, aż do utraty zmysłów. Zrozumiała to widocznie, bo odsunęła się. Bojąc się, że ucieknie, spytał:

— Kiedy się spotkamy?

— Pojutrze, tam gdzie dzisiaj — odpowiedziała i pędem pobiegła do domu.

* * *

Do późnej nocy myślał o niej: „Aby być tak piękną, nie wystarczy mieć piękne ciało, trzeba mieć także piękne serce. Takie serce ma ona na pewno — Vera". Czuł, że znużenie życiem i wojną, które go dławiło, prysło w jednej chwili. Jak gdyby przebudził się z nieczułego odrętwienia. Ogarnął go potężny przypływ pragnień.

Rano pożyczył spodnie od Tadka, wyprał swoje dunkry i koszulę. Czytał potem książkę, wybiegając czasami i rozciągając suszące się dunkry, by po wysuszeniu trzymały dobry fason.

Następnego wieczora ubrał się jak tylko mógł najstaranniej i wyszedł do parku.

Naprzeciw niego aleją szła swoim melodyjnym chodem Vera, z zarumienioną buzią.

— Czekałaś długo?

— Nie, dopiero przyszłam.

Uwiesiła mu się u ramienia, i tak rozpoczęli spacer. Bardzo ochoczo przyjął jej śmiałość. „Nabrała do mnie zaufania" — myślał sobie. Usiedli na ławce pod wielkim klonem.

Była zaciekawiona jego krajem. Długo jej opowiadał, aż do zmroku. Przysunęła się blisko i oparła o niego. Kiedy słuchała go, twarz jej posmutniała. Kiedy skończył swe opowiadanie, siedzieli przytuleni do siebie w zupełnej ciszy. Może zdradził ją teraz, przenosząc się myślą do swego miasta, ulic i domu, w którym był bardzo szczęśliwy.

Ocknął się nagle i spojrzał na nią. W szeroko rozwartych jej oczach widział ckliwy smutek. „Jest smutna" — pomyślał — i on jest temu winien".

— Co tobie, Vero? — spytał najtkliwiej, jak tylko mógł.

W odpowiedzi ścisnęła mu dłoń i wtuliła głowę w jego ramię. — Objął ją i przycisnął do siebie. Głowę jej miał na piersiach. Twarzą czuł jej włosy, ich zapach dziwnie go oszałamiał. Podniosła głowę. Z oczu jej bił teraz gorący żar. Przycisnął ją mocno, wpił się w jej wargi. Czuł ją każdym biciem serca, każdym tchnieniem. Drżała, odsunęła głowę, chciała uwolnić się z jego ramion. Puścił ją. Wstała wtedy szybko i wstrząsnęła włosy.

— Muszę już iść — rzekła.

Wstał, wziął ją pod ramię. Szli, nic nie mówiąc, w stronę jej domu. Wokoło było pusto i cicho. Jasny księżyc przedzierał się przez drzewa. Ciepły majowy wieczór przesycony był zapachem traw i drzew. Przystanęli blisko jej domu.

— Bardzo ładnie ci w spodniach. Masz szersze, niż ja — mówił.

— A ty nie masz innego ubrania?

— Po co? Żeby się utopiło?

— Chcę, byś się ładnie ubierał.

— A no, jeśli chcesz, to kupię.

— Kiedy?

— Jutro.

— Jutro jest sobota. Pracuję tylko do drugiej. Czekaj na mnie po drugiej przed Burtonem — kupimy razem.



Szplajsowanie oka

Wspięła się lekko na palce, pocałowała go i pobiegła do domu.

Stał przez chwilę zdziwiony. „Dziwne rzeczy dzieją się ze mną" — pomyślał. „Dziwna zmiana na lepsze" — poprawił się zaraz.

Wędrówka z Verą po sklepach była bardzo przyjemna. Miała dużo dobrego smaku i jeszcze więcej humoru. Kiedy skończyli zakupy, wpadli do restauracji. Okazało się, że oboje byli bardzo głodni. Po smacznym obiedzie ich humory poprawiły się jeszcze bardziej. Czekając na autobus, umówili się na środę do kina.

Obładowany jak muł, szedł do domu. Kiedy przebrawszy się, wychodził, marynarze na jego widok pogwizdywali melodyjnie ze zdziwienia. Nie mogli zrozumieć, co się stało z tym mrukiem.

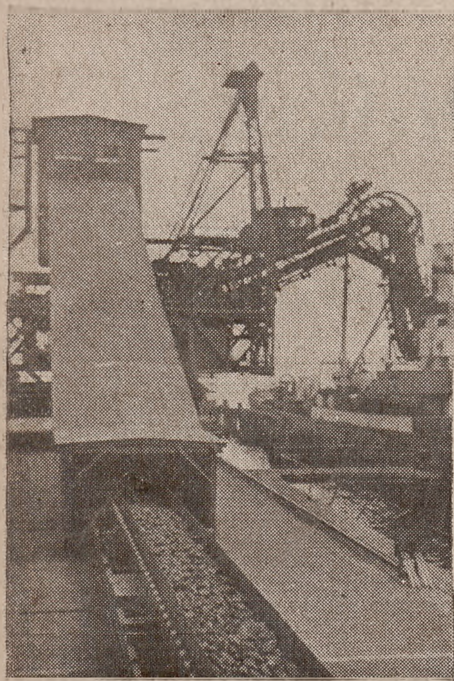
Vera, stojąc przed kinem przyglądała się nadchodzącemu z promienną radością. Ujęła go bardzo uroczyście pod ramię — i poszli od razu do kasy. Kupił dobre miejsca. Ujął jej dłoń w swoją. Oparła się wygodnie o jego ramię. Siedzące obok dziewczęta, często spoglądały na nich. Widziała to dobrze i bardzo była z tego powodu zadowolona. Czasami podnosiła głowę i potrząsała włosami, tym razem dla zaakcentowania swojej ważności. Kiedy przyglądał się jej, zawsze spotykał jej oczy. Żarzyły się wtedy goręcej, ściskała mu silniej dłoń i wtulała głębiej swą głowę w jego ramię. „Przyjemny pieszczoch" — cieszył się. „Muszę z nią częściej do kina chodzić".

Po skończonym seansie nie chciała, aby ją odprowadzał. Pożegnali się przy wyjściu.

Wiedział, że dokonała się w nim zmiana. Po trzech latach martwoty, owładnęło nim znowu życie, jak kiedyś przed wojną w jego rodzinnym mieście. Mógł teraz rozweselić najsmutniejszą twarz. Tej przemiany dokonała Vera, nikt inny, tylko ona. Nie byłby zdolny znieść wszystkiego, gdyby nie ona. Życie wyryłoby mu na twarzy znamię nieszczęścia na zawsze. Znów poczuł się Józkiem, jak dawniej.

Była niedziela. W słoneczne południe poszedł do niej. Burek, owczarek, jego pierwszy przyjaciel, upart się, aby mu towarzyszyć i biegł tuż przy jego nogach. Vera mieszkała za miastem w małym domku, podobnym do willi, okolonym małym ogródkiem.

Czekała na niego. Oparła się na niskich, zielonych sztachetach płotu, zadarła twarz ku słońcu, przymknęła oczy i tak stała, aż Burek szczekaniem zburzył jej spokój. Pierwszy też wbiegł przez uchyloną furtkę i łasząc się, powitał Verę. Zatopiła mu obie dłonie w długich kudłach.



Ładowanie węgla na statki odbywa się szybko

patrząc z czułością w jego mądry pysk. Niemal równocześnie z przyległego garażu wyszedł starszy, godny Anglik.

— To mój ojciec — powiedziała, wyprostowując się.

— Dzień dobry — pozdrowił go Józek.

Uścisnęli sobie dłonie, spojrzeli sobie w oczy.

— Piękną pogodę macie na spacer — mówił, patrząc na córkę.

— Naprawdę piękna — poprawił Józek.

Vera wzięła rower, wskazując mu drugi. Naraz otworzyły się drzwi domu — wyjrzała z nich matka Very. Podszedł, przywitał się z nią, potem wziął rower i zamknął furtkę za sobą. Jeszcze raz uśmiechnął się w stronę przyglądających mu się rodziców Very i skoczył na rower.

Jechali obok siebie asfaltową szosą wysadzonę drzewami. Za nimi, ziejąc, biegł Burek. Z obu stron szosy ciągnęły się równe, zielone pola. Mając dość jazdy zeszli z roweru, usiedli na trawie i zapalili papierosy. Burek natychmiast puścił się w pogoń za stadem pasących się owiec. Ledwo go przywołali, tak był nimi przejęty.

W powrotnej drodze zjedli podwieczorek w przydrożnej oberży, nie zapominając oczywiście i o Burku. Żegnając się, umówili się, że pójdą wieczorem na tańce. Czuł, że pierś rozsadza mu radość.

Przebudził się rano. Śmiał się sam do siebie. Ach, to on wczoraj tańczył, prawdziwie tańczył, jak kiedyś przed wojną! Zrzucił bandaż z ręki i zacisnął kilka razy dłoń — nie czuł wcale bólu. Czas już na statek — pomyślał nagle. Cały dzień i wieczór zeszedł mu na rozmowie z kolegami. Grał w karty, słuchał radia, czytał gazety.

* * *

Następnego wieczora Vera zaprosiła go do swego domu. Matka jej była bardzo miła. Tak miłe umieją być tylko kobiety w starszym wieku. Przekonał się, że i ojciec nie był znów tak sztywny, jak mu się w pierwszej chwili zdawało. Przyszły później dwie koleżanki Very. Rozmawiali żywo. Jedli kolację wcale nie tak uroczyście, jak Józef myślał o Anglikach. Jedząc, śmieli się z niemieckiej blokady. Rozmawiali i żartowali. Po kolacji wyszli na dwór, „na papierosa". Potem Vera obdarzyła każdego kieliszkiem „szkockiej". Sama siadła przy fortepianie i zaczęła grać „White Cliffs of Dover". Podchwycili melodię i śpiewali z dużym przejęciem.

Wytworzył się przyjazny nastrój. Napełnili jeszcze raz kieliszki, po czym z kolei wzięli się za piwo Mężczyźni stojac w gromadzie, zaczęli znów głośno rozprawiać o wojnie. Kapral z piechoty, inwalida ósmej armii, opowiedział o kampanii afrykańskiej. Rad nie rad, również i Józek musiał mówić o swoich przeżyciach. Lotnik, zupełnie młody chłopak, słuchał wszystkiego ciekawie. Nie brał udziału w rozmowie, zapewniał tylko wszystkich, że po szkole będzie tłukł Hunnów na całego.

Panny skupiły się tymczasem przy fortepianie, grając na zmianę, lub śpiewając. Znudziły się w końcu samotnością, wstały wszystkie naraz i rozdzieliły politykujących.

Napełnili znowu kieliszki. Odstawili stół i wzięli się do tańca. Józek poprosił matkę Very. Był bardzo zdziwiony jej dobrym tańcem. Tańczyła znacznie lepiej od córki. Potem, paląc papierosa, spoglądał na nogi Very — tańczyła z młodziutkim lotnikiem. Nie była w spodniach, jak zawsze, ale w sukience. „Będzie moją dziewczyną" — upewniał sam siebie.

Po dwunastej, rozbawieni, zabierali się do wyjścia. Matka Very, dowiedziawszy się, że Józek ma daleko do domu, zaprosiła go na noc. Kiedy goście opuścili dom, zaprowadziła go na pierwsze piętro i wskazała mu pokoik.

Przed zaśnięciem oczywiście myślał o Verze. Nazajutrz obudził się pod dotknięciem pieszczotliwej dłoni. Uczuł, że ktoś go gładzi po twarzy. Otworzył oczy. Było zupełnie widno. Przez okno wpadało słońce i ścieliło się po całym pokoju. Odwrócił głowę. Przy nim na łóżku siedziała w różowej piżamie Vera. Chciał się poderwać — zaniechał. Przegradzała ich wonna kawa w filiżance.

— Jak się spało? — spytała cicho i tkliwie.

— Doskonale — odpowiedział, podnosząc się ostrożnie. Wziął kubek w jedną rękę, drugą objął Verę i ucałował ją w usta.

Rozdzieliło ich wołanie matki — Vera szybko zbiegła na dół. Wypił kawę, ubrał się i zeszedł na dół. Jeszcze tego dnia w porze obiadowej zatelefonowała mu Vera, że chętnie przyjdzie do niego.

— Oczywiście, — upewnił ją — czekam na ciebie.

Gdy przyszła, zaprowadził ją do wypoczynkowego pokoju. Stary bosman posadził Verę w fotelu, siadając blisko niej.

Wniosła dużo radości. Rozmawiała ze wszystkimi, śmiała się, mrużyła oczy. Rozjaśniły się twarze starym, twardym marynarzom. Byli zabawni jak dzieci. Bosman pochwalił się, że ma zupełnie takie same trzy córki w Gdyni. Wszyscy przyjęli to radosnym uśmiechem. Na to głośno ucałował Verę w oba policzki. Poczerwieniała, śmiejąc się z wszystkimi. Kiedy wychodzili, wszyscy zapraszali Verę, by przyszła jeszcze raz.

Idących ulicą zatrzymał napis świetlny Bar Red Lion. Coś ciągnęło Józka, już tak dawno nie był w barze.

— Wstąpimy na piwo?

— Pewno — odpowiedziała zuchwale.

Weszli do wnętrza. Bar był przepełniony. Stojąc, wtłoczeni w żołnierzy, wypili po szklance piwa i znaleźli się znów w gwarnej ulicy.

Księżyc stał w pełni. Ciepły wieczór był pełen srebra. Poszedł z nią do parku i znów szli przez ulice, zalane jasnym blaskiem.

* * *

Coraz częściej myślał o morzu. „Przecież jest wojna — muszę stąd iść precz! Ciężko będzie się żegnać".

Pewnego dnia lekarz wezwał go do siebie. Zbadał mu dokładnie rękę.

— Dobrze już, co?

— Dobrze — odpowiedział.

— Jutro pan pojedzie na statek.

— Doskonale — odpowiedział i wyszedł.

Kupił maleńką walizkę. Zapakował koszule, dunkry i inne drobiazgi. „Dorabiam się pomału" — zażartował z siebie.

Wieczorem, kiedy spotkał Verę, opowiedział jej wszystko. Przyjęła to milczeniem.

— Kiedy pojedziesz?—spytała po chwili.

— Jutro mam pociąg o jedenastej przed południem.

— Z biura przyjadę na stację pożegnać cię.

Ujął ją wpół. Szli dobrze znanymi alejami. Spogladali na ławki, na których siedzieli. Przechodząc koło wielkiego klonu, przystanęli. Patrząc sobie w oczy, uśmiechali się do siebie. Ach, to tu on ja całował? Znów szli dalej. Zwisała mu ciężko na ramieniu, nie miała ochoty do rozmowy. Zeszli z alei, szli po trawie między drzewami, gdzie się drzewa kończyły prostą linią. Usiedli. Przed nimi ścielił się pusty trawnik.

Rozmawiali o dniach spędzonych razem, wspominając najdrobniejsze szczegóły. Zapadł zmrok. Księżyc znów wyszedł na niebo, oblewajac park swoim blaskiem. Pusty trawnik jarzył się jak dawniej, w bladym świetle. Legł na trawie. Położyła się przy nim, opierajac mu głowę na piersiach.

Gładził ją po włosach, po twarzy. Nie wzbraniała się, poddawała się jego pieszczotom. Potem zsunęła głowę i położyła się na trawie. Podniósł sie. Siedzac przyglądał się jej sylwetce pełnej czaru, rozświeconej księżvcem. Pieścił wzrokiem każdy jej kształt. Pochylił się nad nią. Z twarzy jej bił żar, w szeroko rozwartych oczach błyszczała rozkosz. Przylgnął do jej ust.

Następnego dnia przed jedenastą był na stacji. Po chwili przyjechała na rowerze. Uśmiechała się inaczej niż zawsze — nie tak kapryśnie i beztrosko — bardziej tkliwie i słodko. Rozmawiali wesoło i żartobliwie, jakby jechał na week-end, chociaż — rzecz prosta — może za kilka tygodni będzie od niej o tysiące mil oddalony.

Pociąg zajechał na peron. Podeszli bliżej wagonu, chcąc być z sobą jak najdłużej. Objęli się ramionami — był to pocałunek, który daje tak mało radości. Pociąg ruszył. Wyrwał się z jej ramion i skoczył na stopień. Przez spuszczoną szybę drzwi widział ją. Szła obok. Gdy pociąg nabierał pędu, zaczęła zostawać w tyle.

— Jeśli będę mieć syna, dam mu na imię, jak tobie, Joe — wołała głośno.

— Wrócę — odpowiedział.

Patrzył, widział ją, ciągle stojącą na stacji.

* * *

Na statku praca nie była ciężka. Nie czuł czarnego, przygniatającego zmęczenia. Kiedy był znużony, prostował się i patrzył w słońce. Wydawało mu się inne niż zawsze, cieplejsze i weselsze.

W morzu schodził mu czas spokojnie. Był dla wszystkich dziwnie przyjacielski i życzliwy. Między swoimi czuł się wesoło. Zapomniał o wszystkim, co złe. Cały świat wydawał mu się teraz dobrym i pięknym. I rejs mieli spokojny; nie raził go potem szum wielkiego miasta i nie denerwował. Cieszył się, gdy z powrotem odbijali do Anglii.

W drodze powrotnej, na wysokości Islandii, doszły ich złe wiadomości. Statki tonęły w pobliżu, wiadomo: — U-booty włóczyły się na tych wodach całą paczką. Toteż w dzień i w noc szły teraz sygnały w konwoju: — „łodzie".

Bomby głębinowe często budziły załogę ze snu. Pewnego wieczora stało się: — dwunasty statek z konwoju zatonął. Tej nocy nikt nie spał. Całą noc wybuchy bomb tłukły o burty. Marynarze wsłuchiwali się, czy nie usłyszą wybuchu torpedy. Torpedowania nie było. W dzień nic się nie zmieniło. Po południu znów poszły sygnały: — „łodzie". Konwój ostro zeszedł z kursu. Z mostka zawołano: — „W przodzie bój"! W istocie stamtąd dochodziły ar- z radosnym uśmiechem. Wtedy głośno ucałobuchy bomb głębinowych i torped. Później pokazały się Liberatory, przyleciawszy z odsieczą z Islandii.

Pod wieczór znów zasygnalizowano: — „łodzie". Nikt już wtedy nie wchodził do pomieszczeń. W pewnej chwili z prawej strony nastąpił w środku konwoju głuchy, długi wybuch. W następnej kolumnie z burty tankowca rzygnął płomień i rozlał się po wodzie.

Joe stał przy działku, jak wszyscy do obsługi przy nim wyznaczeni. Nie patrzy teraz na tankowiec. Cóż go on obchodzi, przecież w każdej sekundzie sami mogą



Uczniowie Państw. Szkoły Morskiej przy modelowaniu statku

wylecieć w powietrze! Wzrok w takich razach chytrze ślizga się po wodzie. Dzięki temu trzydzieści metrów od rufy ujrzał sunący peryskop. Od razu plunął w niego długim ogniem i — trafił!!! Dopiero wtedy przerwał ogień i spojrzał: — woda, nic tylko woda. W tym samym momencie z drugiej burty od dziobu, wyrwał się jak pies kontrtorpedowiec. Śmignął im za rufą. Odczuł ulgę w piersiach. Kontrtorpedowiec nawrócił i znów przywarował.

Płynące za tankowcem statki wyminęły go. Buchał coraz większym ogniem. Nawietrzna jego burta długo jeszcze czerniała wśród morza ognia. Został daleko w tyle. Długo jeszcze widać go było na horyzoncie.

Znów nikt nie śpi w nocy. Rano przyszły w pomoc nowe kontrtorpedowce i samoloty.

Zeszedł z wachty. Usiadł na ostatnim luku. Z kabin przez wentylatory dobiegły go z dołu wyrazy okropnych przekleństw. „Marynarze piją" — myślał. Została im tylko „holenderska odwaga". I ja taki sam byłem — przyznał się sam sobie — kiedy mnie siła odchodziła. Ale to już minęło! I uśmiechnął się z miną zwycięzcy.

— Ostatecznie co, tu piekło, po śmierci piekło — wszędzie piekło. All right!

Uśmiechnął się raz jeszcze: — W piekle można żyć.

Pomacał jak talizman, schowany w pasie brylantowy pierścionek, kupiony dla Very. Musi żyć: — „Jeżeli będę miał syna, kto mu da nazwisko"?



Nasi chłopcy — w dali widać sylwetkę yachtu „Generał Zaruski"

FRANCISZEK FENIKOWSKI

Rozmowa z morzem

Jak sonetem ogarnąć twój bezmiar, o morze.
twoje fale, wełnistym mknące stadem owiec,
eskadry twych mew, w dali dymiący parowiec
i mgłę twą turnerowską i flagi twe — zorze.

Jak spętać cię w strof więzy? Wyjaw, zdradź, podpowiedz!
Sam twojego uroku nigdy nie odtworzę:
słowa stają się nagle śliskie jak węgorze,
wymykają się, plączą trzynastozgłoskowiec.

Gniewny rytm kradnę fal twych młotom i kilofom,
każdą się wiersza mego z tobą zmagam strofą,
a ty rwiesz mi sieć rymów, drwisz z ich wątłej matni.

Zwyciężasz mnie! Choć mówię ci jak Conrad: — „Wrogu"!
— upadam na kolana u twojego progu
wielbiącymi słowami tercyny ostatniej.

MICHAŁ KOCHAŃCZYK

W konwoju do Murmańska

Po pełnym bezpośredniości opowiadaniu Eugeniusza Cękalskiego pt. „My z Garlanda", zamieszczonym w n-rze 3-im „Wiatru od Morza", drukujemy obecnie artykuł o pierwszym rejsie s/s „Tobruk" z angielskiego portu Middlesborough do Murmańska. Załoga „Tobruka" zasłużyła swym męstwem i poświęceniem dla sprawy na nadanie statkowi nazwy twierdzy afrykańskiej, będącej symbolem polskiego bohaterstwa.

Wojna szalała na całego, lecz klęska Paulusa pod Stalingradem wskazywała, że zwycięstwa niemieckie przekroczyły swój punkt szczytowy. Był to moment zwrotny tej wojny: — podbite narody Europy odetchnęły z ulgą. W serca marynarzy wstąpiły: nadzieja i nowe siły. Wszyscy zdawali sobie sprawę, że zmagania wojenne weszły w drugą fazę, która zadecyduje ostatecznie o klęsce militarnej faszystowskiego zalewu.

Nie oznaczało to bynajmniej, by ataki niemieckich łodzi podwodnych, czy lotnictwa na transporty morskie stały się od tego czasu słabsze. Przeciwnie, okres ten wymagał dużego wysiłku i ofiar ze strony marynarzy. Szczególnie na Północnym Atlantyku wśród sztormów i lodów rozgrywały się teraz — dantejskie sceny. Wśród polarnych śnieżyc i półmroku staczały tu konwoje najbardziej zaciekłe walki z napastnikiem, atakującym pod wodą i z powietrza.

Dziś komendant polskiego frachtowca s/s „Tobruk", kapitan Hurko, opowiada z dumą o pierwszych podróżach z ładunkiem do Rosji.

— Były to ciężkie czasy — mówi, jakby o czymś koszmarnym, co dawno minęło, a czego dziś już nie warto wspominać. Czy naprawdę nie warto? Wiadomości o tym, jak się spisywała polska Marynarka Handlowa przy boku Sprzymierzonych nie są dotąd jeszcze znane większości naszego społeczeństwa.

Konwoje, idące do Murmańska, były atakowane przez Niemców z szaloną zaciekłością. Rozumieli oni dobrze, jak wielkie znaczenie mają dostawy brytyjskie dla frontu wschodniego. Toteż droga na Murmańsk, nie bez powodu, była uważana przez wszystkich marynarzy nie tylko za najbardziej ryzykowną, ale i najbardziej trudną do przebycia. Wyrażenie zgody na wzięcie udziału w takim rejsie równało się wielkiej odwadze osobistej i poświęceniu dla wspólnej sprawy Narodów Zjednoczonych. Długo i szczegółowo przygotowywali Brytyjczycy każdy swój konwój, idący na wody północne. Pomimo tego przygotowania i silnej eskorty konwoje do Rosji miały jednak ogromne straty. Bywało nieraz, że zaledwie 30% statków dochodziło do portu przeznaczenia.

W pierwszych dniach lutego 1942-go r. s/s „Tobruk" był gotów do podjęcia ryzykownej podróży na Północ. Załoga statku przyjęła na siebie niezmiernie ciężkie zadanie doprowadzenia cennego ładunku do portów rosyjskich.



Kpt. Hurko prowadził s/s „Tobruk" do Murmańska przez jeden z najbardziej zagrożonych szlaków morskich w ostatniej wojnie. Za przedarcie się z s/s „Pułaski" z brzegów Francji na stronę Sprzymierzonych został odznaczony orderem British Empire.

Pewnej nocy wraz z dziesiątkami innych statków oddalił się s/s „Tobruk" od brzegów brytyjskich pod silną eskortą floty wojennej. Rozpoczęło się życie, w czasie którego sekundy wydawały się latami. Mijały wolno pierwsze miesiące.

O losach statku i jego załodze nie dochodziły żadne wiadomości. Jakby przestali istnieć. Koledzy w Wielkiej Brytanii snuli jak najczarniejsze przypuszczenia co do ich losów. W tym samym czasie prasa brytyjska publikowała zdjęcia, mrożące krew w żyłach. Przedstawiały one najczęściej eksplodujące statki trafione bombami. Wybuchy bywały tak silne, że wielu niemieckich lotników, zniżywszy się zbytnio nad upatrzony statek, ginęło od podmuchu wraz ze swą ofiarą. Zdjęcia te jeszcze bardziej powiększały obawę o życie kolegów z s/s „Tobruka".

Tymczasem statek, cały omarznięty lodem, posuwał się samotnie coraz to głębiej w strefę arktyczną, walcząc zawzięcie. Konwój, w którym szedł, został dawno rozbity i o pomocy nie mogło być mowy. Na wysokości Petsamo ataki jeszcze bardziej się wzmogły.

Zdawało się wszystkim, że zbliża się kres. Nagle złowrogi świst bomby i mocny huk rozdarł powietrze. Statek tym razem drgnął jakoś dziwnie i jakby przystanął na moment. Olbrzymie słupy wody, wyrzucone wysoko, spływają po obmarzniętych nadbudówkach. W pośrodku statku ukazała się jama. Wokół — porozrywane płyty i powywijane żelastwo. Na szczęście, bomba nie zdążyła osiągnąć pionu i ześlizgnęła się po burcie do wody, uszkadzając statek powyżej poziomu zanurzenia. Trwało to zaledwie sekundę. Znieruchomiała przez chwilę załoga opanowała swe nerwy: — uszkodzony statek ruszył dalej.

Tysiące marynarzy, którzy, jak oni, tygodniami walczyli, aby doprowadzić sprzęt wojenny i amunicję dla Armii Czerwonej, zginęło w lodach, nie osiągnąwszy celu. Jak to dobrze, że statek uniknął wtedy śmiertelnego ciosu! Wszakże w lukach był i dynamit! Jedno uderzenie zbłąkanego pocisku w czułe miejsce i statek wyleciałby w powietrze. Po paru minutach na rozkołysanej wodzie nie pozostałoby po nim nawet śladu.

Atakowany przez lotników niemieckich prawie wzdłuż całej swej trasy, wpłynął w końcu s/s „Tobruk" na wody radzieckie. Ale okazało się, że i Murmańsk stał się celem skoncentrowanych ataków Luftwaffe. Toteż w miarę zbliżania się do tego portu niebezpieczeństwo, zamiast zmaleć, stawało się coraz większe.

Krótki dzień w pasie podbiegunowym mija szybciej, niż by się tego chciało. Na obmarzniętym mostku coraz częściej oficerowie, zawinięci w ciężkie kożuchy, wypatrują konturów miasta, o którym tyle pisała cała prasa światowa, sławiąc jego obronę. Lornetki przechodzą z rąk do rąk. Załoga wspina się po oblodziałych wantach i rozgląda się z nadzieją, że nareszcie zbliży się port, a w nim upragniony chwilowy odpoczynek.

Stało się to w istocie po trzech tygodniach podróży wśród ataków lotniczych, w surowych, ciężkich warunkach Arktyki. Jednak s/s „Tobruk" dopłynął do Murmańska, niestety ciężko uszkodzony. I czy zaznał wtedy upragnionego spoczynku? Murmańsk nie znał wcale odpoczynku. Przedstawiał on niesamowity widok. Na miasto sypią się bomby bez przerwy. Jęczy ziemia od huku dział, drży powietrze od motorów. Miasto jest zburzone całkowicie, tylko w porcie praca wre, jak gdyby nigdy nic, bez przerwy. Wyładowanie statku odbywa się dosłownie pod gradem bomb i pocisków. Mimo to, a może właśnie dlatego tam — tempo pracy bije wszelkie rekordy na świecie.

„Tobruk" podszedł z ładunkiem do mola. Pod wieczór syreny zawyły żałośnie, oznajmiając 32-gi nalot w tym dniu. Artyleria nie przerywa ognia prawie przez cały dzień. Niemcy znów atakują port i bomby trafiają s/s „Tobruk". Tym razem statek idzie na dno.

Dla załogi, która wychodzi z tego ataku szczęśliwie bez żadnych strat w ludziach, nastają długie miesiące oczekiwania, dopóki Rosjanie nie podniosą statku. Okres ten był dla niej chyba — najcięższy.

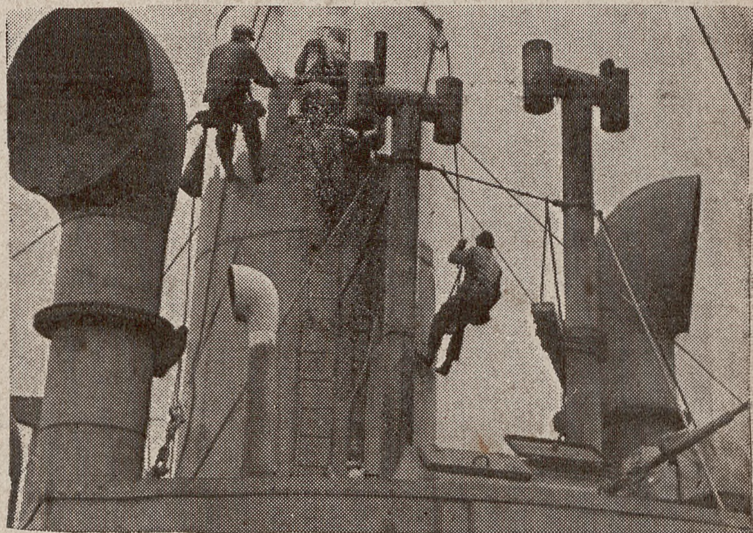
Siedem miesięcy upłynęło zanim s/s „Tobruk" powrócił z tej ciężkiej podróży do wysp brytyjskich. Nie zrezygnował jednak i z następnej, choć miała ona trwać jeszcze dłużej, bo aż dziesięć miesięcy. A jednak i tym razem spełnił swój obowiązek, dowożąc broń i uzbrojenie dla Armii Czerwonej.

* * *

Dnia 21-go czerwca br. s/s „Tobruk" przybył po raz pierwszy do macierzystego portu w Gdyni, dokąd przywiózł cenną pomoc żywności UNRRA.

Na statku jest ten sam kapitan Hurko, który prowadził go na jednym z najbardziej zagrożonych szlaków morskich w tej wojnie. W załodze jest również i mechanik, jak i kilku marynarzy, którzy przeżywali w drodze do Murmańska ciężkie trudy wojenne. Jest to zapowiedzią, że s/s „Tobruk" będzie tak samo ofiarnie i dzielnie służył własnemu narodowi w czasie pokoju, jak czynił to dla sprawy zwycięstwa w czasie koszmarnej wojny.

Pomoc „Tobruka" i poświęcenie się jego załogi zapisały się chlubnie w dziejach naszej Marynarki Handlowej.



Pomalowanie statku na normalny kolor rozpoczyna się zwykle od komina

WŁADYSŁAW LENY-KISIELEWSKI

JEDEN PRZECIWKO SZEŚCIU

W drugiej połowie września 1942 roku, cała angielska prasa rozpisywała się o sukcesie polskiej załogi Wellingtona z 304-go Dywizjonu Obrony Wybrzeża. Załoga ta w walce z sześciu Junkersami, stoczonej nad Atlantykiem, o tysiąc mil od bazy, wbrew prawdopodobieństwu wyszła z niej zwycięsko.

Nie była to tylko walka jednego z sześcioma, gdyż każdy z Junkersów tak nieskończenie przewyższał „Wellingtona" pod względem szybkości, zwrotności, pancerza i siły ognia, że nawet spotkanie: jeden na jednego, winno się było zakończyć klęską brytyjskiej maszyny. Była to raczej walka jakby żołnierza, uzbrojonego w zwyczajny rewolwer, z sześciu wrogami, posiadającymi szybkostrzelną broń automatyczną i tarcze pancerne.

To porównanie tłumaczy, dlaczego nazwiska: Targowski, Kowalewicz, Minakowski, Młynarski i Kubacik — winny się znaleźć w Złotej Księdze Bohaterów Polskich Sił Powietrznych z okresu tej wojny. Tym bardziej, że ich — już nie ma.

Wrzesień 1942-go roku. Walka o Atlantyk przybiera na nasileniu. Niemieckie „U-boty", które spędziły z morza okręty sprzymierzonych, zostały z kolei spędzone z Atlantyku przez bombowce Obrony Wybrzeża. Do akcji weszła „Luftwaffe". Myśliwcy niemieccy mają przepędzić znad morza alianckie bombowce, najgroźniejszego wroga ich okrętów podwodnych. Teraz walka o wodę toczy się w powietrzu i co dzień ponad bezmiarem głębin Atlantyku, staczane są boje, w których nie ma pardonu. Wychodzi się z nich zwycięzcą, albo—ginie. Biorą w nich udział polskie samoloty.

Rankiem 16-go września 1942-go roku załoga polskiego Wellingtona, oznaczonego literą „E", jak „Ela", wystartowała na normalny patrol przeciwko „U-botom", na długie godziny huśtania się nad Atlantykiem, między niebem i wodą, na wypatrywanie niemieckich okrętów podwodnych i ich myśliwców.

Wypadki dnia poprzedniego, brak kilku alianckich maszyn, które nie powróciły i wiadomość o ściągnięciu przez Niemców nowych dywizjonów „Ju 88" w okolice Brestu, spowodowały staranniejsze niż zwykle przygotowanie lotu. Jego trasa wiedzie od mglistej Brytanii do iberyjskich brzegów — spod ołowianych chmur północy, aż pod złociste, południowe niebo.

Nadeszła godzina startu pierwszej polskiej załogi. Pokołowali na „runway". — „Gotowi"? — „Gotowi!" Zamigotały światła sygnałów i zahuczały pełną mocą silniki Wellingtona, który wzniósłszy się w powietrze, wziął kurs ponad morze, lecąc w znaną sobie drogę, ku nieznanym losom.

Pogoda dnia tego, jak na złość była piękna i chmury gęste nad Anglią rwały się o kilkadziesiąt kilometrów od brytyjskich brzegów. Taka piękna pogoda jest złą dla Wellingtona, lecącego samotnie ponad wód bezmiarem. Na bezchmurnym niebie nie ma się gdzie schronić, i z polującego, łatwo staje się obiektem, na który polują.

Lecąca załoga pracowała normalnie. Jedynie tylko obserwacja tak wody, jak i nieba uległa nasileniu.

W miarę pokrywania trasy temperatura wzrasta, słońce silniej przypieka, ocean zmienia barwę, a niebo jest coraz jaśniejsze. Tak mija kilka godzin, podczas których Wellington, lecący w ciągłych zmianach kursu, odcinkami przemierzał połacie Atlantyku. Wreszcie okrzyk: — Hiszpania!...

Lotnik słysząc nad morzem: — „Ląd!" — odczuwa to samo wrażenie, jakie odczuwa marynarz po długiej podróży, ujrzawszy wreszcie brzegi. Dla lotnika podczas lotu bojowego nad Atlantykiem okrzyk ten jest zwiastunem połowy ciężkiej, niebezpiecznej drogi.

Dlatego też „zaanonsowanie" słonecznej Hiszpanii zostało przez załogę przyjęte z entuzjazmem. Wszyscy wpatrzyli się w złociste, jasne, hiszpańskie plaże, wymieniając krótkie zdania na temat: nadobnych Hiszpanek, pomarańczy i — Mirandy, obozu, w którym Franco więził alianckich żołnierzy, przedzierających się do Anglii, by walczyć z Niemcami.

Potem Wellington wykonał majestatyczny wiraż i, wznosząc „dziób" do góry, ruszył w drogę powrotną, aby znów, zmieniając ciągle kurs, przemierzać Atlantyk i wypatrywać „U-boty".

O godz. 16-ej min. 12 jeden z lotników dostrzegł pojedynczy samolot, lecący z prawej strony. W

tym samym momencie przedni strzelec zauważył trzy inne samoloty, nadlatujące z lewej, a w dali, na horyzoncie, jeszcze dwie maszyny. Wszystkie leciały w kierunku północnym. Nie ulegało wątpliwości, że są to maszyny niemieckie i że, jeżeli tylko dostrzegły Wellingtona, to już w najbliższych minutach może nastąpić atak.

Było to sześć Junkersów „88". Każdy szybszy, zwrotniejszy i lepiej uzbrojony, niż samotny Wellington, nie mający szansy zwycięskiego starcia z jednym choćby z tych sześciu przeciwników.

Co robić?! W sercach załogi jawi się cień nadziei: — może te Junkersy nie dojrzą Wellingtona? Lecz ta nadzieja — zawiodła. Manewr, jaki wykonały niemieckie samoloty, nie pozostawiał złudzeń. Trzeba było przyjąć nierówną walkę i nawet bez krztyny nadziei stoczyć bój o życie, starając się sprzedać je możliwie najdrożej.

Wszystko zależało tylko od hartu załogi, jej odporności psychicznej i — pogardy śmierci. Załamać się było łatwo. **Ale wszyscy członkowie załogi Wellingtona byli Polakami, synami Narodu, który pobity nie został i który ciągle krzyżuje oręż z Niemcami!** Zbyteczne tu byłyby słowa. Z tych sześciu Niemców, przynajmniej jeden musi zginąć razem z nimi!

Załoga bój przyjęła.

Poleciały w dół bomby, by ulżyć maszynie. Wellington ostrym nurkiem zszedł tuż ponad wodę, aby się zabezpieczyć przed atakiem z dołu. Junkersy zbliżały się ku samotnemu, polskiemu bombowcowi, który prawie że ciągnąc skrzydłami po wodzie, leciał w ciągłych zygzakach, przypominających do złudzenia ruchy olbrzymiej żmii.

Do bazy Wellingtona pomknęła wiadomość, nadana otwartym tekstem: — „S. O. S. Jesteśmy atakowani przez sześć samolotów..." Lecz nadanie depeszy nie mogło nic pomóc. Niemcy, oskrzydlając Polaków, zbliżyli się. Trzy Junkersy z lewej poszły do ataku.

Pierwszy z atakujących schodził wprost na Wellingtona i z bliskiej odległości otworzył ogień. Po dwóch obronnych seriach, oddanych przez polskiego strzelca, przerwał atak i wyrwał gwałtownie do góry, odchodząc w głębokim skręcie. Obaj polscy strzelcy odprowadzali go ogniem swoich karabinów. Niemiec nie zdążył się jeszcze oddalić, gdy już drugi Junkers ruszył do ataku. Wellington zwrócił się ku niemu. Niemiec szedł jak burza, strzelając nieprzerwanie. Przedni strzelec Wellingtona przypuścił go dość blisko i odpowiedział krótkimi seriami. Powietrze, dzielące obie walczące maszyny, zdawało się drgać od ognia. Nagle, z lewego silnika niemieckiej maszyny buchnęły kłęby dymu. Radosny okrzyk obu strzelców Wellingtona zmieszał się z jazgotem bez- przerwy grających karabinów i rykiem silników.

Pilot Junkersa, straciwszy panowanie nad swoją, celnie trafioną maszyną, poszedł wprost, na zderzenie z lecącym ku niemu Wellingtonem. Obie walczące maszyny, lecąc na siebie, zbliżały się w błyskawicznym tempie. W ostatnim już momencie polski pilot zdążył oddać stery i przeszedł pod Junkersem, który całkiem przesłonięty gęstym, czarnym dymem zwalił się w dół do wody.

Zabrzmiało zwycięskie „hurra!" polskiej załogi, gdy w tym samym momencie dwa Junkersy z prawej poszły do ataku. Na tle werblistego jazgotu KM-ów, dźwięczały szybkie, jak myśl zdania: „Atak z przodu — unik". „Atak z lewej, z tyłu!"

Samotny polski Wellington, przesłonięty dymem ze swych prawie bez przerwy grających karabinów, nieustraszenie przyjmował atak po ataku, walkę po walce.

Przy każdym z natarć wroga, pilot Wellingtona podciągał go w kierunku atakującego, aby zmniejszyć powierzchnię celu i skrócić czas trwania ataku. Mimo błyskawicznych uników i mistrzowskiego manewrowania, wiele niemieckich pocisków trafiło w Wellingtona. Wnętrze jego kadłuba napełniło się dymem ze strzaskanych „seamarker'ów". Potem ukazały się wąskie języki płomieni. Lecz bój z Niemcami trwał dalej.

Następny atak dwóch Junkersów nastąpił od tyłu. Atakowały pojedynczo, przechodząc z lewej w prawo, odprowadzane ogniem obu strzelców Wellingtona, którzy przy mijaniu się walili do Niemców długimi seriami. Było wykluczone, aby któryś z atakujących Niemców, przelatując o kilkanaście metrów od polskiej maszyny, nie został trafiony. Z tak bliskiej odległości nie podobna chybić.

Polacy walczyli z desperacką brawurą, bez lęku o życie. Drugi pilot donosił walczącym amunicję, nawigator gasił ogień, radiooperator strzelał z bocznych KM-ów. Nowy atak i drugi Junkers został śmiertelnie ranny. Po celnej serii posypały się z niego strzaskane części i wybuchnął kłąb dymu. Mijając Wellingtona, wyraźnie stracił pewność lotu.

Po chwili dostał — trzeci!

Inne Junkersy stały się ostrożniejsze. Po siedmiu odpartych atakach nie szły już wprost do walki. Trzymając się z daleka czekały okazji.

Na horyzoncie zamajaczyły chmury — zbawienie dla zranionego w walce Wellingtona, broniącego się resztą swojej amunicji. Dojść do nich znaczyło — ocaleć!

Pilot Wellingtona, wirując w ciągłych unikach ku chmurom, manewrował, jakby chciał na Junkersy uderzyć w desperackim ataku. Te, najwidoczniej speszone, straciły nadzieję „dostania go". Napewno już wiedziały, że to polska maszyna. Przecież niepodobieństwem było z tak bliskiej odległości nie dostrzec biało - czerwonych szachownic, wymalowanych na przodzie bombowca. Widocznie jednak zrezygnowały, bo dwa z nich, mając nawet przez chwilę dogodną pozycję, nie poszły do walki. Czaiły się ciągle z dala.

Wellington tymczasem uporczywie przebijał się ku chmurom. Mijały długie jak wieczność minuty. Wreszcie pierwsze kłęby szarawych obłoków przemknęły obok kadłuba Wellingtona. Niebawem gęste ich warstwy ukryły go w swej głębi. Kontakt z nieprzyjacielem został przerwany. Po chwili odpoczynku w głębi zbawczej chmury załoga nadała do swej bazy depeszę o zakończonej walce. No, i o tym, że wskutek silnych uszkodzeń, będą lądować na najbliższym po drodze lotnisku.

Z całej załogi „Eli" nikt nie został ranny, mimo **że przywieźli w kadłubie i skrzydłach maszyny 57 dziur, pozostałych po pociskach wroga.** Mimo to maszyna wyniosła ich z ognia i dostawiła bezpiecznie do brytyjskich brzegów. Dzielna, wierna „Ela". Ogromną dla niej odczuwali wdzięczność...

* * *

Na drugi dzień po walce do bazy dywizjonu przybył gratulacyjny telegram dowódcy „Coastal Command" następującej treści:

„Proszę złożyć moje gratulacje kapitanowi i załodze samolotu „E" z dywizjonu 304-go za wynik w walce z sześciu „Ju 88" w dniu 16 bm. Cała załoga wykazała wybitny hart ducha i wolę walki przeciw liczebnie przeważającemu nieprzyjacielowi, osiągając znamienny wynik przez zestrzelenie na pewno jednego, a prawdopodobnie dwóch nieprzyjacielskich samolotów".

Air Ministry i War Office były wprost zachwycone wyczynem Polaków. Udowodnili oni wszakże, iż przestarzałe i krytykowane przez wszystkich brytyjskie Wellingtony zdolne są do stawienia czoła nawet sześciu niemieckim Junkersom. Ten fakt trzeba było naprawdę dobrze zareklamować wobec całego świata. I rozpisała się też prasa, rozdzwoniło radio.

* * *

Dokładnie w miesiąc później ta sama załoga poleciała na normalny patrol nad Atlantyk. Na kogo, jak na kogo... ale na nią czekano spokojnie, bo przecież taka załoga „nie ma prawa nie wrócić".

Po paru godzinach podsłuch doniósł: — Samolot Wellington „E" z 304-go dywizjonu, podał o godz. 15 min. 38: „...jestem atakowany przez nieprzyjacielskie myśliwce..." O 15.49 kreska się urywa. — „S.O.S." i pierwszą kreskę do namiaru. O 15,49 kreska się urywa.

Od tej pory nie było żadnej wiadomości. Samoloty wysłane na poszukiwanie wróciły bez wyniku. Następnego dnia czytano dwa punkty w rozkazie:

„Jego Królewska Mość Jerzy VI nadał odznaczenia D. F. C...." — i w punkcie następnym—.....W dniu 16-go października 1942-go roku odznaczeni nie powrócili z lotu bojowego"...

Nie mogliśmy zrozumieć, że „Ela" nie wróciła. Przecież ten sam pilot, co wówczas w walce z sześcioma Junkersami, siedział za sterami, w wieżyczkach ci sami strzelcy! Jakże to się stać mogło? Jak wyglądał ten ich bój ostatni?

Niestety, tego już nigdy i nikt się nie dowie. Widocznie tak chciało — zawsze lecące z nami do walki w przestworzach, tak jak my uskrzydlone i jak my groźne — f a t u m.

STANISŁAW MIODUSZEWSKI

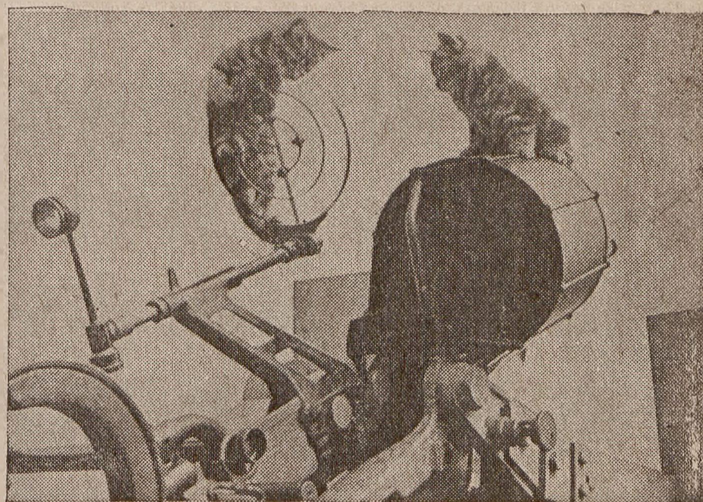
Nurek — widmo

Kiedy na niebie srebrne gwiazdy usną
i cisza rozwinie nietoperze skrzydło,
wtedy
w mroku zielonym
błądzi nurek — widmo,
gumowe straszydło.

Z zapasem tlenu w swym garbie wielbłądzim,
w kasku stalowym na szaleńca głowie,
zszedł kiedyś na dno szukać zatopionych skarbów
— i zabłądził.

Buty gumowe podkute ołowiem
ciężko stąpają po podwodnym piasku,
a drobne rybki ciekawą gromadą
biją głowami w szklaną szybę kasku,
by ujrzeć z bliska twarz zmęczoną, bladą,
człowieka, który już nie wróci...

Z cyklu: „Syrenie legendy".



Dwie maskotki na s/s „Kordecki", Pucy i Miki, przy „inspekcji" przyrządów celowniczych na „Orlikonach"

Fot. St. of. Danielewicz.

MIECZYSŁAW KURKOWSKI

JAK TO BYŁO POD LE HAVRE...

W odpowiedzi na szereg listów, jakie redakcja nasza skierowała za granicę do uczestników morskiej batalii w latach 1939 — 1945, na prośbę naszą o nadesłanie przez nich wojennych wspomnień z tych czasów otrzymaliśmy m. in. poniżej zamieszczone opowiadanie. Autor, obecnie bosmat na ORP. Krakowiak, przysłał nam równocześnie list o wzruszającej treści.

Ze względu na specjalną wymowę podajemy jeden z jego fragmentów w dosłownym brzmieniu: ,,Zgodnie z życzeniem przesyłam w załączeniu trochę wspomnień z działań ORP. Dragon w ostatniej wojnie z Niemcami. Jeśliby to, com napisał, zasługiwało na jakiekolwiek honorarium, to usilnie proszę o przekazanie tej kwoty na odbudowę naszego ukochanego miasta Warszawy, gdyż pragnę przynajmniej w tak minimalny sposób przyczynić się do podźwignięcia z gruzów stolicy".

Pomijając szlachetną intencję autora, zamieszczamy jego opowiadanie, gdyż, jako cenny autentyk, stanowiący przyczynek do historii polskiej bandery w latach ostatniej wojny, zasługuje ono w pełni na zainteresowanie naszych Czytelników. Niewątpliwymi jego zaletami są przede wszystkim bezpośredniość i skromność, z jaką autor, wówczas bosman z załogi ORP. Dragon, opisuje przeżycia, doznane w chwili rozpoczęcia sławnej operacji ,,Overlord", znanej powszechnie pod nazwą normandzkiej inwazji w czerwcu 1944-go roku u brzegu północnej Francji.

Dobiega rok od czasu, gdy wraz z pogromem Japonii została zakończona druga wojna światowa. Wiele mówiono i pisano o walkach na morzu, lądzie i w powietrzu, jednak do dnia dzisiejszego nie ukazał się ani jeden reportaż, czy też publikacja, która by szczegółowo, w należyty, bezstronny sposób omawiała udział poszczególnych polskich jednostek w działaniach wojennych na morzach świata [1]. Wskutek tego zaniedbania wiele czynów wspaniałych, naprawdę godnych uwiecznienia, wiele wypadków tragedii ludzkiej, zostanie po prostu pominiętych, nie zauważonych, lub, z czasem zapomnianych. Być może, iż w przyszłości jakiś cierpliwy historyk podejmie się pracy wydobycia z mroków, lub popiołów zapomnienia, faktów, które okroił czas ze szkodą dla naszej potomności. Toteż pragnąc, aby pewne szczegóły, godne lepszej pamięci, nie zatarły się, lub nie uległy wypaczeniu, spisuję te skromne swoje wspomnienia z walk krążownika O. R. P. Dragon, na wybrzeżu Normandii.

Stary ten okręt, po przejęciu go od Anglików przez polskich marynarzy, pełnych młodzieńczego entuzjazmu do walki z Niemcami, w niedługim czasie zmienił swój wygląd zewnętrzny do tego stopnia, że po przystosowaniu go do walki, sami Anglicy nie poznawali go. Załoga doprowadziła go w zadziwiająco krótkim czasie nie tylko do należytego wyglądu zewnętrznego, lecz także do stanu gotowości bojowej.

Załogę O. R. P. Dragon stanowili ludzie nieprzeciętni, którzy niejedno przeżyli i niejeden raz zaglądali śmierci w oczy. Marynarze ci pochodzili z różnych środowisk. Byli to Polacy z Francji, Kanady, Argentyny, z Ameryki i z Polski — słowem z wielu krajów, których niesposób jednym tchem wyliczyć. Czytelnikowi mimo woli nasunie się tu pytanie: czy tak skompletowana załoga mogła żyć i zgodnie z sobą pracować? Otóż w istocie tak było. Pomimo różnic w poglądach na sprawy i zagadnienia państwowe, ekonomiczne i socjalne, ludzi tych jednoczył jeden cel:—chęć pokonania wroga i uwolnienie ojczystego kraju spod ucisku niemieckiego.

Niestety, nie wszyscy śmiało i ochotnie ofiarowując swe młode życie dla Polski, zobaczyli Ją. Ojczyzną ich jest obecnie chłodna woda kanału La Manche oraz przybrzeżne wody francuskie pod Le Havre. Cześć ich pamięci!

Nie uprzedzajmy jednak faktów. Dzień 4-go czerwca 1944-go roku i następna noc upłynęły nam na gorączkowych przygotowaniach oraz uzupełnianiu amunicji. Cała załoga „Dragona" gubiła się w domysłach, gdzie zostaniemy wysłani. W otwarcie drugiego frontu mało kto wierzył. Nic więc dziwnego, że załoga snuła różnego rodzaju przypuszczenia na ten temat. Staliśmy wtedy w Portsmouth. W niedalekiej odległości stały również na kotwicy angielskie olbrzymy, pływające twierdze — „Nelson" i „Rodney". Na ich pokładach wrzała także gorączkowa praca.

Nerwowe napięcie doszło do szczytu, gdy otrzymaliśmy wreszcie rozkaz podniesienia kotwicy i wyruszenia w szyku torowym za „Rodneyem" i „Nelsonem". Po wyjściu na pełne morze wzięliśmy kierunek na południe. Jak na złość, pogoda się popsuła do tego stopnia, że cały plan musiał ulec opóźnieniu. Po kilku godzinach wzięliśmy inny kierunek — na północny zachód. Oczom naszym ukazał się dopiero wtedy cały ogrom angielskiej armady, skoncentrowanej do uderzenia. Zobaczyliśmy więc najróżniejszego typu okręty wojenne, pomocnicze, poławiacze min, łodzie desantowe, począwszy od bardzo dużych, a kończąc na najmniejszych, przystosowanych do różnego rodzaju operacji. Nie domyślaliśmy się nawet — trudno to było odgadnąć — do czego mogą być użyte.

Na widok tej armady, przestaliśmy wątpić w otwarcie drugiego frontu. Dziwił nas tylko północno-zachodni kierunek, w jakim wszystkie te jednostki się posuwały. Tłumaczyliśmy to sobie różnie. Dopiero pod koniec dnia 5-go czerwca okazało się, że z powodu wysokiej fali, będącej dużą przeszkodą dla łodzi desantowych, musiano termin inwazji przesunąć na dzień następny.

Tak więc cała doba upłynęła nam na ciągłym kołowaniu pc kanale. Nocą na 6-go czerwca wszystkie jednostki skierowały się ponownie na południe. Pod Le Havre przybyliśmy około godziny 6-tej rano. Okręty zajęły wyznaczone im pozycje. O. R. P. Dragon ustawił się na lewym skrzydle olbrzymiego półkola. „Destroyery" osłaniały jednostki ciężkie i tworzyły drugi pierścień, trzeci zaś stanowiły okręty pomocnicze i ścigacze.

Dzień ten pozostanie na zawsze w pamięci marynarzy. W moim pojęciu nie był to dzień normalny. Słońce wschodziło zza chmur jakieś dziwnie purpurowe i wolno, leniwie podnosiło się w górę, jakby w obawie, że za chwilę ujrzy na ziemi rzeczy straszne. Cała natura przycichła w oczekiwaniu, jedynie słaby wiatr wiał, nieduża zaś fala jakby beztrosko pluskała o burtę okrętu. Poza tym panowała niezmącona cisza.

Kiedy lekka mgła poczęła opadać, wynurzyły się z niej stopniowo maszty okrętów, tworząc po prostu las w zatoce Le Havre. Za nimi widniały groźne, milczące sylwetki okrętów. Kiedy mgła znikła zupełnie, ukazała się również masa łodzi desantowych, które wolno posuwały się ku brzegom. W międzyczasie jednostki bojowe otrzymały rozkaz podejścia bliżej. Również i my otrzymaliśmy instrukcje, że z wybiciem godziny 7-ej, mamy otworzyć ogień działowy. Jednocześnie nadleciały chmury samolotów i rozpoczęła się tak straszliwa kanonada z morza, o jakiej na lądzie nie może być mowy, ponieważ artyleria lądowa nie ma tak olbrzymich dział, jakimi dysponuje flota.

Pociski o wadze jednej tony sypały się na umocnienia niemieckie na podobieństwo gradu. Jednocześnie bombowce obdarzyły Niemiaszków ulewą bomb. Efekt musiał być straszny, gdyż jeńcy niemieccy jeszcze po kilku dniach byli oszołomieni i nie mogli przyjść do równowagi.

Dla nas, Polaków, był to dzień nie tylko zemsty, ale także sprawiedliwości dziejowej. Nic dziwnego, że w dniu tym szał bojowy ogarnął marynarzy na polskich okrętach do tego stopnia, że nie pozwalali zluzować się przy ładowaniu dział. Gdy chwilami przychodził rozkaz przerwania ognia, aby sprawdzić jego skuteczność, klęli wtedy naprawdę po marynarsku na marnowanie czasu. Przerwy w strzelaniu nie trwały zazwyczaj zbyt długo. Po kilku minutach przychodził ponownie rozkaz otwarcia ognia.

W międzyczasie, łodzie desantowe pod osłoną dział okrętowych podeszły do brzegu. Z wnętrza ich poczęli wyskakiwać na ląd żołnierze. Za nimi wyładowywano wszelkiego rodzaju sprzęt i zaopatrzenie, potrzebne do walki na lądzie. Po pewnym czasie wszystko to przysłonięte zostało dymem oraz zasłonami sztucznymi. Jedynie nieustanny huk i wybłyski ognia świadczyły o tym, że walka trwa bez przerwy.

Dopiero noc pozwoliła na pewnego rodzaju odprężenie nerwowe, ponieważ ciężkie jednostki cofnęły się w morze, by nieprzyjacielskie działa nadbrzeżne nie mogły się w nie wstrzelać. Nie znaczy to jednak, że można było spokojnie odpocząć. Nieprzyjaciel nie spał również. Ze strony jego czyhało wiele niebezpieczeństw: różnego rodzaju miny — magnetyczne, akustyczne, czasowe, torpedy powietrzne, jak i bomby łańcuchowe, powiązane po kilka sztuk, które nieprzyjacielskie samoloty, przelatujące nad nami, zrzucały na okręty w poprzek pokładu. Gdy dodamy do tego bomby latające (zwane przez nas „ślepogratami"), ataki ścigaczy, łodzi podwodnych i żywe torpedy, to w przybliżeniu uzyskamy całokształt obrazu.

W pierwszym dniu inwazji wiele lżejszych jednostek zginęło wskutek najechania na miny. Siła ich wybuchu była potworna. Z mniejszej jednostki nie pozostawał nawet ślad na powierzchni wody. Nikt też nie śpieszył jej z pomocą, ponieważ nie było kogo ratować. Dla przykładu: — niedaleko od O. R. P. „Dragon" jedna z korwet weszła na minę. Rezultat był taki, że z niej i jej załogi, składającej się ze 180-ciu ludzi, pozostała na powierzchni wody tylko mała tratwa ratownicza.

O skuteczności ognia dział morskich najlepiej świadczy fakt, że w przeciągu kilku dni czołgi angielskie mogły posuwać się naprzód w terenie jedynie w zasięgu dział morskich. W nocy, gdyśmy odchodzili od brzegów w morze, w słuchawkach radiowych rozbrzmiewało bez przerwy wołanie „help" (: pomóż!). Rano, każdego dnia, mieliśmy możność obserwowania dużej koncentracji czołgów, stłoczonych nad samą wodą. Zdobyty w ubiegłym dniu teren utraciły one w walkach nocnych. Nieraz śmieliśmy się z nich, a jednocześnie byliśmy dumni, że jednak bez pomocy marynarzy nie mogą dać sobie rady z Niemcami.

A Niemcy rzeczywiście mieli duży respekt przed nami i nigdy nie podchodzili na odległość strzału działowego. Raz tylko znalazł się jakiś śmiałek, widocznie świeżo upieczony dowódca niemiecki, i podszedł w kilka czołgów do skrzyżowania dróg, które właśnie, jakby na nieszczęście dla nich, miał pod opieką swoich dział krążownik „Dragon". Za swoją śmiałość Niemiaszki zapłacili — życiem. Z chwilą, gdy obserwator podał tylko kierunek i w przybliżeniu odległość, artylerzyści skierowali natychmiast działa. Po pierwszych salwach obserwator-lotnik aż zakrztusił się z uciechy, wykrzykując: „ICHA"! Następnie polecił przerwać ogień, podając jednocześnie, że były to wspaniałe strzały. Rezultatem ich — powiedział: — chce się przypatrzyć z bliska, jeśli zaś ktoś z załóg czołgowych pozostał przy życiu, to on ogniem swych karabinów pomoże mu przenieść się w lepsze światy.

Po powrocie z obserwacji lotnik ów oświadczył z żalem w głosie, że niestety, nie miał nic do roboty. Dodał przy tym: — „W przyszłości nie bądźcie tak zachłannie precyzyjni, gdyż i mnie nudzi się w powietrzu".

Po kilku dniach Anglicy zdołali odepchnąć Niemców od brzegu morza, tak, że już tylko ogień działowy z największych kalibrów był skuteczny. Wtedy Niemcy zorganizowali masowe wypady ścigaczy i żywych torped. Wysyłali najpierw kilka samolotów do ataku, następnie podchodziły ścigacze i również przypuszczały atak dla odwrócenia uwagi. W międzyczasie, z drugiej strony, żywe torpedy podchodziły cichaczem i atakowały upatrzony cel. Inne, zatrzymywały się w niewielkiej odległości od miejsca, w którym codziennie stawały nasze jednostki z chwilą, kiedy wracały wczesnym rankiem na swoje stanowiska. Korzystając z panującego mroku, lub lekkiej mgły, wystrzeliwały swoje torpedy.

Noc z 7-go na 8-y lipca odznaczała się wyjątkowo zaciekłymi atakami zarówno lotnictwa, jak i ścigaczy, które podchodziły na odległość jednego kilometra od nas. Noc była szczególnie piękna w swej grozie, bo nie tylko na niebie świeciły gwiazdy. Na lądzie płonęły ogromne pożary, oblewające łuną połowę widnokręgu. Ponadto, niezliczone ilości reflektorów przecinały co chwilę ciemność nocy na kształt olbrzymich, świetlistych mieczy. Z morza podnosiły się w górę miliardy pocisków świetlnych, krzyżujących się z sobą. Całości obrazu dopełniały zestrzelone samoloty niemieckie, które od czasu do czasu, niby wiązka ognia, spadały do wody.

Na pokładzie O. R. P. Dragon panowała niczym niezmącona cisza. Załoga, aczkolwiek zmęczona, nie spała. Marynarze na swych stanowiskach byli tej nocy jakoś dziwnie cisi, jak gdyby instynktownie przeczuwali nieszczęście. Jakoż nas ono nie ominęło.

Nad ranem otrzymaliśmy rozkaz zajęcia stanowiska. Już około godz. 5-tej rano byliśmy na wyznaczonym miejscu, gdzie za 20 minut mieliśmy rozpocząć ogień na niemieckie pozycje obronne. Wtedy to w ciszy wczesnego poranku rozległ się ogłuszający huk, a jednocześnie potężny słup ognia i wody wystrzelił w powietrze. Okręt cały zatrząsł się straszliwie, przechylając się jednocześnie na lewą burtę. Skutki eksplozji były straszne. Pięciu ludzi z obsługi „Orlikonów" na lewej burcie zostało wyrzuconych daleko w morze. Czterech z nich znaleziono nieżywych, piątego nie udało się odszukać. W komorze amunicyjnej śródokręcia zginęło siedmiu ludzi. Padła poza tym cała zmiana załogi maszynowej, nie licząc tych, którzy odnieśli ciężkie i lżejsze rany i obrażenia.

Bezpośrednio po wybuchu nastąpiła denerwująca cisza. Marynarze byli tak ogłuszeni, że nikt nie mógł wymówić jednego słowa. Na szczęście w tym momencie rozległ się w głośnikach zimny głos dowódcy, wzywający do spokojnego ratowania okrętu. Na to wezwanie pośpieszyli wszyscy, nie wyłączając lżej rannych. W dużej mierze zasługą załogi było, że pierwszy polski krążownik nie zatonął. Ranionego śmiertelnie, zdołano doprowadzić do brzegów Francji.

W kilka dni po storpedowaniu, gdy opuszczaliśmy pokład O. R. P. Dragon, żegnaliśmy go z żalem, a niejeden i ze łzami w oczach, ponieważ — pokochaliśmy go. Przedstawiał on dla nas dużą wartość, nie tylko jako okręt, ale też jako integralna część wolnej Polski, po utracie której czuliśmy się bardzo przygnębieni. Przygnębienie to nie trwało jednak długo, gdyż w kilka tygodni potem admiralicja brytyjska dała nam inny krążownik tej samej klasy, więc praca zaczęła się od początku i na smutki nie było czasu.

W pamięci jednak marynarzy pozostanie on zawsze jako pierwszy i niezapomniany nasz krążownik.

1) Autor mimo woli charakteryzuje stosunki wydawnicze, panujące do tej pory za granicą. W Polsce, jeśli chodzi o głosy prasy, omawiającej udział polskich jednostek w działaniach wojennych, można wyliczyć ich wiele. Przedstawiają one — w miarę nadchodzących z zagranicy wiadomości — w sposób sumienny i bezstronny sprawę, która budzi zresztą jak największe zainteresowanie w naszym kraju. Wystarczy na dowód wskazać szereg reportaży i sprawozdań, które ukazały się m. in. w prasie Wybrzeża („Dziennik Bałtycki", „Gazeta Morska", „Marynarz Polski" i „Wiatr od Morza").

Jako pierwszą z ciekawych, źródłowych publikacji, jaką u nas wydano z obszernym uwzględnieniem działań Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939—1945, wymienić należy książkę Stanisława Strumph-Wojtkiewicza p. t. „Sikorski i jego żołnierze" (nakład. Księgarni Ludowej T. Lemańskiego w Łodzi), gdzie działania te, na tle akcji poszczególnych jednostek, przedstawia autor w osobnym, obszernym rozdziale (str. 163—206). Przyp. Red.



Zachód słońca — za chwilę zapadnie noc, osłaniając konwój przed atakami wroga

BRONISŁAW MIAZGOWSKI

MOJE REFLEKSJE

Od czasu, kiedy na piaszczystym brzegu odcisnęły się pierwsze ślady stóp człowieka, które zresztą zaraz zmyły wiecznie ruchliwe fale, nadano morzu na przestrzeni wieków, tysiącleci, wiele imion i nazw. Ale morze pozostało nadal bez właściwego imienia, bez odpowiedniej nazwy. Bo czyż jest dość potężne, dość wszechogarniające słowo, mogące określić żywioł najogromniejszy, najstraszliwszy, najniezniszczalniejszy i niemal odwieczny — jak sam Bóg?

Żywioł, który ma w sobie grozę trąb archaniołów w Dniu Ostatecznym w czasie burzy, który ma piękno lic najcudniejszych, przezroczość rosy w kwiata kielichu, szmer cichy, zwiewny, jak dziecka najcichsze kwilenie i spokój w głębiach odwieczny — od dnia stworzenia świata. Dal jego, głębia i moc zostaną zawsze niepojęte i niezmierzone, choćby człowiek wielokroć razy przemierzył je i wszerz, i w głąb, i wzdłuż — śmieszny człowiek z metrem w dłoni, który jak krawiec mierzy i kraje, ale wykraje tylko tyle, ile dłań trzeba na przykrycie swej nagości. A przecież morze było zanim był człowiek — i będzie, kiedy człowiek zniknie z powierzchni ziemi.

Był czas, gdy jeszcze nic nie było, i tylko „Duch unosił się nad wodami" — Odwieczny Duch — więc i wód otchłanie odwieczne.

Może więc imię morza jest — Wieczność?

Zapadają się góry, wynoszą pod gwiazdy doliny, powstają i giną Atlantydy — a morze trwa. Bo morze jest wiecznotrwałe. Może imię jego jest — Nieskończoność?

*

O morzu napisano wiele ksiąg. Ale najciekawszą księgą jest ono samo. W księdze tej przedziwne znajdziemy opowieści: — o lądach, które były, a których ślad tylko w morzu pozostał, o wyspach, któregoś dnia na światło słońca z odwiecznych mroków głębin wyłonionych, o prądach, które początku nie mają, ani końca, o stworzeniach dziwnych wreszcie, które żyją tam, gdzie człowiek myślą swoją śmie tylko sięgać.

Nadejdzie kiedyś czas, gdy cały świat naszej obecnej kultury stanie się jeszcze jedną Atlantydą, jeszcze jednym gmachem z piasku, który wszechpotężne morze rozmyje. I dlatego nie mówmy, żeśmy morze poznali, opanowali i pokonali.

Morze nie zawsze się sroży. Czasem, przez chwil kilka, opierają mu się nawet tamy z piasku, wzniesione ręką dziecka, ale historia nie zna mocy, która by mu się oparła.

*

Gdy noc, gdy mrok, zawieja, gromy i śmierć, co w wichru poświstach się sroży, nie mówmy, że morze jest złe. Bo może o tę noc, o tę zawieję, i burzę, i gromy ktoś inny długo, długo się modlił. Są gromy, co zrywają pęta — są burze, co niosą uciśnionym wyzwolenie.

Gdy morza spokojna toń w blaskach słońca skrzy się, nie mówmy, że morze jest dobre, łagodne i kojące. Bo może tam, za linią horyzontu ktoś inny u kresu ludzkich sił kona z pragnienia, głodu i tęsknoty, i skomli do Boga o burzę, o sztorm, o wichurę, o słaby bodaj powiew wiatru, by choć w ostatniej chwili życia ujrzeć w dali wytęskniony zarys lądu.

Morze nie jest ani dobre ani złe. Ani błogosławi człowiekowi, ani urąga. Żyje własnym rytmem — a gdy się człowiek w rytm ten wtrąci, musi nim drgać, jak drgają liście drzew, wiatrem zerwane i w morze rzucone od lądu. Cóż winno temu morze, że słaby rytm ludzkiego serca równać się z nim nie jest w stanie, i że czasem musi szukać ukojenia tam, gdzie już żadne rytmy spokoju nie kłócą — na dnie otchłannym oceanu?

*

Gdy życie nas siecze po twarzy, i bije, i łży, popiół sypie na głowy, a ciernie rzuca pod nogi, stare rozjątrza rany i nowe zadaje razy, czemuż szukamy śmiesznych, nowych leków tam, gdzie ich znaleźć nie można? Czemuż chcemy szukać w tłumie — samotności, w zgiełku — ciszy, w brudzie i niechlujstwie — orzeźwienia i oczyszczenia? Czemuż nie idziemy tam, gdzie nie ma dróg — bo jest jedna przeogromna przestrzeń, gdzie nie ma brudu, bo jest słoneczny przestwór, gdzie nie ma zawiści i podłości, bo jest Wielkość?

Morze!... Wobec jego ogromu — największy ludzki ból staje się cichym szumem muszli, rzuconej falą na strąd. Największa dróg ludzkich zawiłość uprości się na słonecznym szlaku, który ściele się przez ogrom wód, przez głębie mórz i oceanów.

*

Gdy chcemy odnaleźć siebie samych, zdać sobie sprawę z własnej miary — płyńmy na morze. Tam unaoczni się nam nasza małość, a gdy ją w pokorze pojmiemy, może danym nam będzie ujrzeć w małości tej — wielkość.

Gdy chcemy ujrzeć miarę świata i mądrość jego budowy — płyńmy na morze — tam, gdzie nocą niepomierny kołowrót kosmosu — i mgławic, gwiazd, planet, odmierza czas, z morza się dźwigając od Wschodu, i w morzu grążąc się na Zachodzie.

Gdy przyjdzie chwila, w której pojmiemy nagle swą straszliwą samotność, której nikt i nic podzielić z nami nie jest w stanie, płyńmy na morze — a tam, patrząc w twarz innej Odwiecznej Samotności — odnajdziemy szczytne swe do Niej podobieństwo — a w nim wielkość, wieczność i szczęście.

Morze... morze... Z niego wyszło pierwsze drgnienie życia i ono może kiedyś ludzkości kres położy. I znowu będzie jak było ongiś na początku: — wód rozlewisko niepomierne i ogromne — i tylko Duch Odwieczny nad wodami.

Agadir, lipiec, 1939 r.

JAN KUROPATWIŃSKI

Oficerowie Marynarki Handlowej

Na morzu

Praca na statku handlowym skupia się na pokładzie i przy maszynach. Pokład ma za sobą wielowiekową tradycję, a nawigator może słusznie uważać się za spadkobiercę wielkich morskich odkrywców. Oficer maszynowy natomiast to swego rodzaju homo novus. Genealogia jego na parowcach nie przekracza stu lat.

Ilość oficerów na statkach jest zmienna. Na ogół można przyjąć dla średnich statków handlowych liczbę 8 — 10 oficerów. Najczęściej spotykamy na nich: kapitana, trzech oficerów pokładowych, trzech oficerów maszynowych oraz asystenta maszynowego i radiooperatora.

Kapitan zajmuje na statku pozycję wyjątkową. Będąc przedstawicielem armatora — jednocześnie jest i nie jest członkiem załogi statku. Tradycja żeglarska daje mu bardzo duże uprawnienia, które jednak w naszych czasach mają często wartość raczej archiwalną. Wprowadzenie napędu maszynowego odebrało mu wszechwiedzę na statku i stworzyło — dążący ku autonomii — sztab maszynowy.

Postęp telekomunikacji przerzucił ciężar inicjatywy poczynań na dalekich morzach — na barki armatora. Nie notujemy już wypadków buntu wygłodniałej załogi. Życie na morzu jest obecnie spokojne, uregulowane, nawet prozaiczne. Lecz pamiętać należy, że pomimo wielu zmian, **żywioł oceanu pozostał czynnikiem niezmiennym i że bardzo często mogą zajść i zachodzą wypadki, gdy od woli i decyzji jednej osoby na statku — zależy wszystko.** W takim wypadku tą jedyną osobą jest zawsze kapitan.

Ponieważ na nim spoczywa ciężar decyzji, musi on z natury rzeczy być zwolniony od załatwiania spraw mniejszej wagi. W sprawach tych wyręczają go oficerowie. W morzu kapitan nie ma wachty — ma natomiast ogólną kontrolę nad nawigacją i bezpieczeństwem. W porcie omawia sprawy z armatorami lub agentem.

Codzienny znój kierowania życiem i pracą na statku spada na barki bezpośredniego zastępcy kapitana — starszego oficera. Jest on tym, który wszystko załatwia i „wszystko wie". W morzu trzyma wachtę, jak młodsi oficerowie, i dozoruje roboty okrętowe. W porcie ma mnóstwo zajęć, związanych z załadunkiem, za prawidłowe rozmieszczenie którego jest odpowiedzialny. (Na dużych statkach pasażerskich sprawy ładunku przesuwają się na 2-go oficera). Poza tym załatwia zapotrzebowanie na materiały, inwentarz, jako też wszelkie sprawy z załogą. Dobry starszy oficer, posiadający zaufanie kapitana, upraszcza mu życie i stwarza pewność, że wszystko będzie zrobione, jak należy.

Młodsi oficerowie są pomocnikami kapitana i starszego oficera. W morzu trzymają wachtę, w porcie zaś mogą mieć mniej, lub więcej pracy, w zależności od długości postoju i rodzaju ładunków. Na statku drobnicowym pracy jest bardzo dużo. Już samo pilnowanie ładunku, często wraz z liczeniem, jest rzeczą uciążliwą. Na statkach, biorących ładunek masowy, roboty jest mniej, lecz za to czasu też bardzo mało.

Starszy mechanik jest czymś w rodzaju kapitana maszynowego. Zwolniony od wachty, ma nadzór nad maszynową częścią statku i ponosi za nią odpowiedzialność. Maszyna jest jego domeną. W porcie ojczystym pod bokiem armatora starszy mechanik spędza wiele czasu u inspektora technicznego.

Starszym oficerem działu maszynowego jest 2-gi mechanik. Wobec starszego mechanika jest on odpowiedzialny za główną maszynę. Jeśli chodzi o kotły i mechanizmy pomocnicze — są one pod bezpośrednią opieką 3-go mechanika. Na szarym końcu sztabu maszynowego znajduje się asystent maszynowy, używany do wszelkich robót. Ma „ciężkie życie", lecz z reguły jest człowiekiem młodym, więc mimo wszystko znajduje czas i wigor do rozrywek.

Ogólnie biorąc, pracownicy działu maszynowego mają w morzu ciężką pracę. Wachta maszynowa w większości wypadków jest bardziej męcząca od wachty na pokładzie. Za to w portach życie tych pracowników bywa bardziej uregulowane i spokojniejsze.

Oficerowie radiowi mają najkrótszą tradycję morską, lecz — dzięki bohaterskiej postawie swego protoplasty z „Titanica" — tradycja ta jest naprawdę piękną. Na naszych statkach oficer radiowy, prócz prowadzenia radiostacji, często pomaga kapitanowi i starszemu oficerowi w prowadzeniu kancelarii.

Na dużych statkach pasażerskich obsady oficerów różnią się od podanego schematu. Większy statek wymaga większej obsady, a i charakter pracy jest tutaj inny. Właściwym jednak wykładnikiem pracy człowieka na morzu będzie zawsze powolny, pracowity tramp — przebiegacz mórz i oceanów.

Na lądzie

Oficera Marynarki Handlowej spotykamy też na stanowiskach lądowych. Oczywiście we wszystkich resortach, o jakich będzie niżej mowa, odpowiednie stopnie służbowe mogą zajmować tylko starzy oficerowie, którzy już szereg lat pływali na morzu. Pomijam tu pilotów portowych, o których pisałem już w n-rze 4-tym „Wiatru od Morza", a których nazwałbym — „amfibiami".

Oficerowie Marynarki Handlowej na lądzie są to ludzie, którym sprzykrzyła się tułacza dola i niedola marynarza. Pragną oni ustabilizować się na lądzie, a jednocześnie nie chcą zrywać całkowicie z morzem.

Typowym przedstawicielem oficera Marynarki Handlowej na lądzie jest przede wszystkim — kapitan portu. Musi to być wytrawny marynarz, przy tym człowiek posiadający walory dobrego organizatora, wyrobienie życiowe i umiejętność reprezentowania swego stanowiska. Do kompetencji kapitana portu należy:

1) kierowanie pilotami i strażą portową. Kapitan portu powinien być dokładnie obeznany z pilotowaniem w obrębie własnego portu. Musi on także znać jak własną kieszeń port, jego baseny, zwłaszcza rozmieszczenie magazynów na nabrzeżach, które zabezpiecza podlegająca jego rozkazom straż portowa.

2) Do kompetencji kapitana portu należy dyslokacja statków w porozumieniu z maklerami, którzy dany statek klarują (chodzi tu o najekonomiczniejsze wyzyskanie statku w porcie).

3) Do jego kompetencji zalicza się też i nadzór nad nabrzeżami (tzw. inspekcja kejowa). Prócz tego ma on na głowie wszelkie sprawy, związane z życiem portu. Jest ich w praktyce bardzo dużo.

Do pomocy kapitanowi portu przydzielony jest pierwszy oficer, który również musi być wytrawnym marynarzem. O ile kapitan z natury rzeczy musi poświęcać wiele czasu na reprezentację na zewnątrz — starszy oficer portu poświęca cały swój służbowy czas sprawom administracji portowej. Oficerowie portowi, podobnie jak i piloci, pełnią służbę wachtową dwunastogodzinną, po czym mają 24 godziny wolne.

Trzecim przedstawicielem Marynarki Handlowej na lądzie jest inspektor pokładowy, względnie maszynowy. Z reguły zostaje nim wysłużony kapitan statku lub pierwszy mechanik, który w danym przedsiębiorstwie przesłużył wiele lat.

Do kompetencji inspektora pokładowego należą wszelkie sprawy, związane ze stroną nawigacyjną statków, przybywających do portu macierzystego, angażowanie kapitana statku w porozumieniu z armatorem oraz obsady oficerskiej, pokładowej i radiowej. Oficerów działu maszynowego angażuje inspektor maszynowy, który ingeruje we wszelkich sprawach, związanych z działem maszynowym statków. Również wszelkie awarie, czy to pokładowe, czy też maszynowe, są z reguły zgłaszane u inspektorów odpowiednich resortów, a potem dopiero idą do komisarza awaryjnego.

Komisarz awaryjny jest również oficerem Marynarki Handlowej. Jest nim zazwyczaj rutynowany kapitan żeglugi wielkiej. Winien on znać się na typach statków i wszelkich możliwych i dopuszczalnych rodzajach awarii, występuje bowiem jako zaprzysiężony rzeczoznawca sądowy.

Pożądane, chociaż niekonieczne, jest zajmowanie przez oficerów Marynarki Handlowej stanowisk kierowniczych w Departamencie Morskim Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, stanowisk dyrektorów towarzystw żeglugowych, maklerów i innych, w resortach związanych z handlem morskim.

ANTONINA PRZEWŁOCKA

POLSKI ELBLĄG

1

Są jeszcze w Elblągu ludzie, którzy w czasie ostatniego nieszczęsnego plebiscytu na Warmii i Mazurach głosowali za Polską.

Dowiedziałam się, iż w mieście tym po pożodze wojennej znalazło się przeszło dwieście osób, które odważyły się kiedyś stanąć przeciw prącej tu nieuchronnie fali prusactwa. Opowiadano mi, iż jedna z tych nieugiętych, 82-letnia staruszka, mówiła pięknym literackim językiem — po polsku. Bo ratowała się książką w ojczystej mowie, jak sienkiewiczowski bohater na obczyźnie.

Chłonęła z tej jedynej dostępnej jej skarbnicy ojczyźnianej łaski, by nie dać się stoczyć rozmnożonemu do fantastycznych rozmiarów bakcylowi germanizacji. W ostatnich dniach kwietnia tego roku staruszka owa leżała w agonii wśród zniemczonych Polaków. Dogorywała. Nie poznawała już otoczenia. Lecz było coś, co dobyło jej z dna duszy świadomość, jak wstrząs: — dźwięk polskiej mowy. Rozszerzyły się wtedy w zdumieniu gasnące źrenice, jakby je zalała fala światła. Zaczęła odpowiadać po polsku — przytomnie. I po raz ostatni w życiu błysk szczęścia przebiegł po jej stygnących rysach. Wbiła oczy w leżący na kołdrze banknot i wyszeptała: „Od swoich"...

Kiedy dotarłam do niej nazajutrz, już nie żyła. Odeszła z miasta ojców i dziadów, na wieki.

2

Kontroluję. Czy naprawdę — miasto ojców i dziadów? Grzebię w zrujnowanej pociskami Bibliotece Elbląskiej, liczącej podobno około 80.000 tomów. Miał gruzów pokrywa ciężkie foliały. Mam przed sobą stare, łacińskie teksty. To, co było decydujące dla tego miasta, stało się w 160 lat po założeniu Elbląga w 1466-ym roku.

3

Po Grunwaldzie i Tannenbergu, mistrz Henryk v. Plauen zaczął skamleć u nóg Jagiełły:

„Karzesz nas. Nasza to wina ta klęska i wszystkie nieszczęścia, które nas ponad miarę teraz przepełniają. ...Niemądrze nadużywaliśmy twej łagodności. Dumnie dotknęliśmy ciebie, obrażonego ciężko i niosącego jedynie najsprawiedliwsze prawa pokoju. Przeto... rozbici przez ciebie i twe niezwyciężone wojsko, ciśnięci do stóp, dość już kar ponieśliśmy wobec ciebie.. Poznawszy swój błąd i winę, my, n i k ł e s t r z ę p y nieszczęśliwych Krzyżaków („exiguae miserorum Crucigerorum reliquiae") uciekamy się do twej łagodności, byś nas do reszty nie zdławił... Oszczędź zwyciężonych, chociaż wiele — przyznaję — wobec ciebie i ...Polaków zgrzeszyliśmy. Bądźmy ku większemu twemu pożytkowi, w tym ostatnim zakątku ziemi pozostawieni". (Historia Prussiae, Wyd. 1725. Str. 302).

Jagiełło odpowiada krótko: — Oddać Kwidzyń i miejsca, jakie komtur „ma w swej władzy".

4

W ciągu z górą pół wieku dozna miasto kilku wstrząsów, przechodząc z rąk do rąk, aż w chłodny październikowy dzień odpocznie już na długo przy Polsce. Pamiętny dokument spisano: „Actum et datum in Thorun die solis 19. X. A. D. 1466".

Odtąd przez 306 lat nieprzerwanie Elbląg będzie używał polskiego dobra, przywilejów i swobód. Mieszczanie będą ich bronić, jak szczęścia. Dlatego też, gdy ostatni Mistrz Zakonu wtargnie niespodzianie za mury miejskiej Bramy Targowej, Elblążanie porwą za broń i będą walczyć, dopóki nie wyprą krzyżackich „wrogich zastępów" (die feindlichen Scharen.) Wystąpienie to przypisują późniejsi historycy hitlerowscy faktowi, iż mieściła się wówczas w Elblągu „główna kwatera wojsk polskich". Właściwie, obroniły miasto od „wielkiego napadu" serca mieszkańców, nie przymus. Przez długie jeszcze lata Elblążanie święcili dzień ocalenia miasta.

W pracach przedhitlerowskich poświęconych okresowi „Polskich Prus" autorowie tych prac na ogół nie starają się ukryć, iż czasy owe są równoznaczne z ogromnym rozkwitem handlu, przemysłu i budownictwa w Elblągu. Dopiero hitlerowcy zaczną na dobre zgrzytać zębami, iż w związku z dziejami Prus tyle się musi mówić o najdonioślejszej roli Polski na przestrzeni wieków. Rozpocznie się fabrykowanie kłamstwa historycznego na wielką skalę.

5

Niemcy przyznają, iż rozwój portu i miasta opiera się o „ogromne swobody", na razie tylko „pod zwierzchnictwem Polski" (unter Oberhoheit Polens). Ten stan polityczny ulegnie radykalnej zmianie, gdy w 1525-ym roku o mury Krakowa odbiją się słowa, świadczące o polskiej mocy:

„Ja, Albert Fryderyk Brandenburski, Prus, Szczecina, Pomorza, Słowian i Kaszubów władca .. przyrzekam i przysięgam, że niezwyciężonemu królowi Polski... i wszystkich ziem Prus panu i dziedzicowi i... Królestwu Polskiemu b ę d ę w i e r n y... i wszystko to uczynię, co należy do wiernego wasala".

Spełniło się. Podaję opinię niemiecką: „Polskie Prusy na sejmie w Lublinie w 1569 roku stały się rzeczywiście polską prowincją". (Dr. Kerstan: „Geschichte des Landkreises Elbing" 1925).

W dekrecie król polecił „posłom pruskim, by dołączyli się (w sejmie) do polskich posłów i wspólnie z nimi radzili".

Hitlerowcy nazwali to „aktem gwałtu". Dzieci Zamojszczyzny to — fraszka. Lubelski „akt gwałtu" zdobył Polsce tłumy pruskich Friedwaldów, którzy stali wiernie po stronie praworządności i interesów kraju. To wystarczy.

6

Władza drugiego i ostatniego gubernatora Prus skończyła się w 1466-ym roku. Odtąd rządzą trzej wojewodowie. Do województwa malborskiego formalnie należy Elbląg. Faktycznie, jako wolne miasto królewskie (podobnie, jak Gdańsk), rozmawia bezpośrednio z królem polskim, który, „scribens se dominum terrae Elbigensis" daje mu specjalne prerogatywy.

W skład senatu pruskiego wchodzą dwaj biskupi, po trzech wojewodów, podkomorzych, kasztelanów (w tym i elbląski) oraz trzej „primarii civitatis". W Kwidzyniu, siedzibie pierwszej prefektury w Prusiech — na czele jej — stoi „zdawien dawna Polak".

Kromer wspomina, iż rządzi tam Kostka, jego druh serdeczny (mihi amicissimus). Z rodu tego, który — według opinii niemieckiej — „kuł gwóźdź do trumny pruskiej samoistności".

7

Okres rozkwitu Elbląga zapoczątkowuje Stefan Batory, kiedy to na skutek nieporozumień z Gdańskiem, król odrzuca plany posła Rosenberga i oddaje prawo wolnego handlu Elblągowi. W piękne dni września 1577-go roku Gdańsk wystąpi zbrojnie przeciw swemu, groźnemu konkurentowi elbląskiemu.

Gromady Gdańszczan walą na „wyspę śpichrzy". Plądrują. Miasto i port płoną. Z wspaniałego jachtu Zygmunta Augusta zostają popioły. Ale — są Polacy. Kapitan Bekiesz wiedzie do walki polskie oddziały. Zbrojne gromady w popłochu wsiadają na okręty w Succase. „Mały napad" na Elbląg skończony.

Hitlerowskie źródła podają, że miasto uratowały wojska „nichtdeutscher Zunge".

8

Polska władza w Elblągu bezapelacyjnie. Daniel Plemiński zdobywa pieczęć krajową. **„Polnische Ueberfremdung"** — mówi o tym Hitler. A tymczasem do Elbląga płynie polskie zboże. Prowizoryczne składy, izby, strychy przepełnione. Spichrze pękają. Kronikarze notują wiele katastrof. **Pod ciężarem polskiego zboża — walą się domy w Elblągu.**

Wskutek naprężonych stosunków Rzplitej z Gdańskiem kupcy angielscy, bojąc się o swe interesy — ściągają do Elbląga. „Fellowship of Eastland Merchants", zjeżdża do miasta z rodzinami. Angielska fala odpłynie dopiero wtedy, gdy sejm polski w 1628-ym roku ogłosi Gdańsk jako jedyny rynek.

Elbląg kwitnie nadal. Holenderski renesans zdobi rynek, który, jako stare miasto, przetrwa do naszych czasów. **Na rogu — pod nr-em 14 zbudowano w 1599-ym roku Dom Królów Polskich.** Z pied-à-terre królewskiego zrobią Niemcy handel win. Dom ten, niestety, furia uchodzącego hitleryzmu zamieniła w ruinę.

9

Ciężkie czasy przechodzi port w okresie wojen szwedzkich. Odetchnie na krótko w 1636-ym roku. Miasto uroczyście przyjmuje wtedy polskich posłów, a potem w lutym króla Władysława IV-go.

Zimą 1657-go roku Gdańszczanie przechodzą przez zalew, plądrują Tolemko i Frombork (gdzie Kopernik badał „ruchy ciał niebieskich"), zabierając po drogach towary, wiezione do Elbląga. Ludzie z okolic żebrzą po ulicach miasta. Zmęczone kontrybucjami szwedzkimi (zwłaszcza generała Stenbocka) miasto, odetchnie dopiero wtedy, gdy otrzyma polski garnizon.

Jeszcze w przededniu odpadnięcia od Polski, Elbląg deklaruje swą wierność Rzeczypospolitej. Żywiołowo manifestuje na cześć Stanisława Poniatowskiego. Urządza wspaniałą uroczystość ze śpiewami pochwalnymi, kazaniami, „Te Deum" i muzyką z wieży kościelnej. Sześćdziesiąt strzałów armatnich zabrzmi wtedy na wiwat. Na rok przed klęską 1772 r.

10

W Prusiech rozbrzmiewa „zdawien dawna język polski i niemiecki" (Historiarum Poloniae scriptorum collectio magna 1761 r.). Nie to jednak denerwuje hitlerowskich historyków. (Edward Carstenn „Geschichte der Hansestadt Elbing"). Nie ukrywają swej złości, że w Prusiech język polski staje się coraz bardziej oficjalny. W Krajowej Radzie zabrzmi on za sprawą Samuela Maciejowskiego i Jana Wiseckiego w połowie XVI-go wieku.

W 1561-ym roku przemawiają po polsku „najprzedniejsi", nie licząc szaraczków i przedstawicieli małych miast, dla których to chleb codzienny. Nie tylko w języku tym mówią potocznie, ale wygłaszają oracje, i co więcej, memoriały („denkschrifty") po polsku piszą. Kompetencja Sądu Najwyższego w Piotrkowie rozciąga się i na Prusy. Zarządzenia i wyroki „feruje się" w języku polskim.

Oto nowe „akty gwałtu" przeciw niemieckości Prus. Tylko tu gdzieś tkwi błąd. Bo gdy Polska oddaje Elbląg w zastaw ich niemieckiemu władcy Grosskurfürstowi Fryderykowi Wilhelmowi, nazwą to także — aktem gwałtu (: „Die Stände setzen solcher Vergewaltigung des Landes ihren schärfsten Widerstand entgegen").

Elbląg będzie wręcz ubiegał się o to — za protekcją Szwedów — by wszystko zostało po staremu.

11

Niemiecka mapa Prus Wschodnich wydana w Królewcu w 1938-ym roku jest zaopatrzona w podwójne nazwy: dawne — polskie, które trzeba wydrzeć z pamięci i na zawsze o nich zapomnieć i nowe — czerwono drukowane, które należy sobie wbić w głowę. Kilka z nich dla przykładu: Bialken — Weissenberg, Siedlisken — Dankfelde, Zazdrosnen — Schlangenflieds, Zawaden — Bruchort, Dombrowskien — Königsbruch, Starosten — Müllersdruck.

Trafiłam też na fotografię: — stary plan Elbląga gdzieś z połowy XVII-go wieku. U góry, po prawej stronie, herb miasta, po lewej — polski orzeł.

Tych rzeczy niewiele. Czasy hitlerowskie celowały w karczowaniu.

W zarządzie miasta Elbląga znajduje się obecnie, — wydobyty z gruzów — stary sztych z napisem: — „Elbing in Polnisch Preussen". Przeoczyli...

Z nazwą „Polskie Prusy" walczą hitlerowcy do upadłego. Ileż to cięgów dostaje się uczciwemu badaczowi tych ziem, Ernstowi Turowskiemu („Die innerpolitische Entwicklung Polnisch Preussens" Berlin 1937), choć opiera się on na dokumentach historycznych! Jakże się piętnuje właściwe, naukowe, określanie rzeczy: — „Polskie Prusy", „polscy posłowie z Prus", „polsko-pruski kler", „narodowa postawa polskich Prus" i inne!

Prawie do paroksyzmu złości doprowadza krytyka hitlerowskiego wzmianka o „pruskich monetach z polskim napisem" po edykcie monetarnym na początku XVI-go wieku. Inni z hitlerowskich krytyków krzyczą, iż czas już „wydmuchać z niemieckich głów" to, o czym się pisało i czego się uczyło, tzn. iż przodkowie Niemców na tej ziemi byli — „polscy" (Schieder: „Deutscher Geist und ständige Freiheit im Weichselland" 1940).

Nic jednak kolorytu polskości tych ziem nie zmieni.

12

Kiedy w czasie manifestacji 1-majowej na placu Słowiańskim w Elblągu łopotały na wietrze nasze sztandary, widziałam na twarzach dumę, żeśmy na ziemię ojców — wrócili. Niestrudzone ręce chłopa ściskały drzewce naszych chorągwi twardo, jak miecz.

Mimo woli przyszło na myśl, że na tych ziemiach, w zawierusze minionych godzin dziejowych, wykwitło **pierwsze powstanie chłopskie** (rebelio rusticorum), prawie rok trwające. **Chłop chciał zrzucić wciśnięte mu na kark jarzmo i podjął bunt.** Był to właśnie rok „konfederacji pruskiej" (Niemcy nazwali ją ruchem antypolskim!), zawiązanej — jak mówi dokument — „w imię honoru mistrza i dobra Rzeczypospolitej".

Powstanie zostało krwawo stłumione. „Chłopi obiecali posłuszeństwo" — kończy kronikarz.

Było i drugie powstanie. Roku Hołdu Pruskiego. „W słoneczny dzień 1-go września zaczęło się powstanie chłopów w Prusiech przeciwko swym panom". Autor tego wycinka dziejów, Jan Leon opowiada, jak to u przywódcy chłopów „zjawił się mąż ogromny" i rzekł: — „Idź i powiedz chłopom, że nadszedł dogodny czas, by zrzucić jarzmo panów"! (— „Vade, dic rusticis opportunum venisse tempus iugi nobilium excutiendi").

W liczbie trzech tysięcy zbiegli się wówczas chłopi i ujęli panów, którzy nie zdołali uciec do pobliskich zamków. Lecz i tym razem koniec był — ten sam. „Książę jednych przywódców ukarał śmiercią, innych karą pieniężną, a innych, przebaczywszy im, zwolnił". Było to 420 lat temu.

13

Mimo, iż Elbląg tragedią pierwszego rozbioru odpada od Rzplitej, Polacy walczą nadal. Teraz, już tylko swym nieugiętym duchem.

Wśród książek z małą pieczęcią „Elbinger Stadtbibliothek" jest mnóstwo polskich. Warto wspomnieć o dwu. W treści są nieważne. Jakieś kroniki zakonów, wydane w początkach XVIII-go wieku. Obie mają wypisane tą samą ręką dedykację: „Pułkownik Wojciech Dobiecki, Ordonator Generalny Wojsk Polskich na pamiątkę pobytu wśród Polaków, dobijających się o swój byt na teraz w Elblągu, ofiaruje tę książkę Bibliotece Gimnazjalnej". Pod pierwszą dedykacją, brzmiącą podobnie, data: 30 listopada 1831.

Lecz nie jest to ostatni ślad polskości w historii miasta Elbląga. Byłoby nim może życie 82-letniej staruszki, rozmawiającej po polsku z książkami, gdyby nie to, że druga wojna światowa wróciła Elbląg Ojczyźnie.



Przed chatą na Mazurach

WALERY LACHNITT

Maszko i Wiśnia

Z dziejów bajecznych Pomorza Zachodniego

Dużo mówi się o roli Pomorza w dziejach i w chwili obecnej, o naszych prawach odwiecznych do tych ziem, o nowozaciągniętej straży nad Odrą — ale o dziejach bajecznych Pomorza Zachodniego wiemy bardzo mało lub zgoła nic, nie znamy podań, legend i baśni dawnych posiadaczy tej ziemi, naszych przodków. Zmienne dziejów koleje, o potem ciężka ręka germańskiego najeźdźcy z potężnego niegdyś plemienia zostawiły garstkę rybaków, bez rodzimej warstwy przodującej, która zdołałaby przechować mityczne jego dzieje.

Skromne wieści o legendarnej przeszłości Pomorza przekazują nam sagi skandynawskie. Tam to znajdujemy opowieść z czasów, gdy Danią władał król Roryk, a Pomorzem — Skałk. Stan wojenny panował wówczas między obu narodami. Dwie wielkie floty korabi wyruszyły na morze. Pomorzanie zaprawieni w walkach morskich postanowili zastosować stary sposób strategiczny. Ukryli część okrętów w pewnej zatoce, pozostałe zaś miały udawać ucieczkę i wciągnąć Duńczyków w zasadzkę. Ci jednak poznali się na podstępie i uderzyli wpierw na statki pozostające w ukryciu, a kiedy uciekająca część floty Pomorzan wróciła, okazało się, że siły przeciwników są równe. Wówczas jeden z wojów pomorskich, imieniem Maszko, zaproponował Duńczykom, by wynik walki powierzyć sądowi bożemu.

Takie rozstrzygnięcie spraw było niezmiernie popularne w średnich wiekach, przeszło potem w zwyczaj harców rycerskich przed bitwą, wyrodziło się w końcu w manię pojedynków. Zamiast więc krwawego starcia obu flot spór rozstrzygnąć miał pojedynek Maszki z jednym z wojowników duńskich. Duńczykom takie rozwiązanie sprawy wydało się niebezpieczne, gdyż znana była na Bałtyku dzielność Pomorzan i ich umiejętność władania bronią, ale że hańbą byłoby nieprzyjęcie wezwania, więc zgodzili się ostatecznie.

Obie floty, podpłynąwszy do brzegu, wysadziły swych przedstawicieli. Na oczach wszystkich, wśród okrzyków zagrzewających obu zapaśników, rozpoczęła się walka. To jeden, to drugi z walczących zyskiwał przewagę nad przeciwnikiem. Obaj odnieśli już rany, gdy Pomorzanin, wykorzystując nieostrożność duńskiego rycerza, ciosem maczugi roztrzaskał mu głowę.

Krzyk triumfu ze statków pomorskich zmieszał się z wyciem zgrozy i wściekłości Duńczyków. Oświadczyli więc oni, że spotkanie odbyło się nieprawidłowo i że walkę należy powtórzyć. Wojów Skałka oburzył taki wykręt, ale gdy sam zwycięzca, dla oszczędzenia rozlewu krwi, radził przyjąć propozycję duńską, zgodzono się na powtórzenie walki, gdy Maszko wyleczy się z otrzymanych ran.

Miejscem następnej walki miała być wyspa Falster. Z niemałym trudem znaleźli Duńczycy przeciwnika dla Maszki, imieniem Ubbo. Dopiero obiecana nagroda — złoty naramiennik — wykrzesała z niego zapał bojowy. Po raz drugi spotkały się obie floty i po raz drugi zamigotał długi miecz Maszki. Z błękitną tarczą, zwyczajem wojowników kaszubskich zarzuconą na plecy, z obnażoną piersią natarł na przeciwnika. Wprawdzie Ubbo padł, lecz triumf Pomorzan był krótki. Słaniający się na nogach Maszko zmarł z odniesionych ran na polu zwycięstwa.

Duńczycy śmierć obu zapaśników uznali za dowód, że walka powinna być uważana za nierozstrzygniętą. Wojownicy pomorscy zgodzili się na taką interpretację pojedynku. Oba narody zawarły układ wzajemnej pomocy, potwierdzony wymianą zakładników. Przetrwał on długie lata.

W postaci Maszki znajdujemy wszystkie słowiańskie cechy charakteru. To samo bohaterstwo, które cechowało Kaszubów przez wieki męczeństwa pod niemiecką przemocą, tą samą ustępliwość i miękkość słowiańską, która nie pozwoliła nam wykorzystać Jagiełłowego zwycięstwa, a potem kazała się zadowolić jedynie hołdem księcia Albrechta, obie te cechy polskiego charakteru znajdujemy w tym podaniu. Czujemy w tej baśni i wiatr od morza, który owiewał Arciszewskiego i dumnie trzepotał polską flagą pod Oliwą. Znajdujemy tu wreszcie podkreśloną bezinteresowność poświęcenia się dla sprawy ogółu, poczucie solidarności narodowej.

Dzieje bajeczne Pomorza (przekazane przez obcych!) stwierdzają, że przodkowie nasi na Pomorzu odznaczali się rycerskością i szlachetnością, byli groźni na lądzie i morzu, kochali wolność i sławę. Ich rycerskość jest niejednokrotnie wykorzystywana przez Duńczyków, którzy nawet na pewien okres czasu zawładnęli Pomorzem.

*

Walkę wyzwoleńczą podjęła władczyni, imieniem Wiśnia. Postać ta żywo przypomina Wandę z podań nadwiślańskich i, co dziwniejsze, jest echem odległej starożytności. Podanie o Wiśni mówi bowiem o pomorskich amazonkach. Panieńska królowa prowadząc lud do walki o wolność — powołała pod broń również kobiety. Wchodząc w skład gwardii przybocznej królowej brały one udział w walkach wyzwoleńczych. Wiśnia nie tylko odparła najazd Duńczyków, ale, ścigając ich we własnym kraju, zdobyła wyspę Moen i kraj Schonen. W zawartym pokoju Wiśnia zatrzymała wyspę Moen na okres lat dwudziestu, tytułem zwrotu kosztów wojennych.

Następnie stłumiła bunt, posiłkowany przez króla saskiego Hengista, którego wzięła do niewoli, zmusiła go do składania daniny i dostarczania posiłków wojennych. Pomocnicze oddziały saskie biorą udział po stronie wojsk Wiśni w czasie zatargu duńsko - szwedzkiego, kiedy to księżniczka pomorska, wierna układowi przyjaźni z Duńczykami, śpieszy z pomocą królowi Haraldowi (wg Saxo Grammaticusa).

Wojskami pomorskimi dowodzili wodzowie Wdał i Wdęk. Wraz z posiłkami saskimi liczyły one 7 tysięcy żołnierzy. Bitwa skończyła się niepomyślnie dla Wiśni i Halda. Ten ostatni padł razem z obu wodzami pomorskimi, poległo też wiele amazonek, a Wiśnia w starciu z olbrzymim przywódcą Szwedów, Starkatorem, straciła prawą rękę. Wyniesiona przez towarzyszki z bitewnego zamętu, zmarła niebawem z odniesionej rany. Od jej nieco zmienionego imienia miała powstać nazwa Wisły. Saxo Grammaticus w „Gesta Danorum" podaje jako miejsce bitwy miejscowość Bravallahed niedaleko dzisiejszego Norköpping. Miała ona odbyć się w VII-ym wieku, a więc niemal na pograniczu czasów historycznych. Podobnie jak w innych podaniach polskich po śmierci Wiśni rozpoczęło się nieszczęśliwe panowanie 12 wojewodów.

O związkach Pomorza z innymi dzielnicami Polski wspomina u nas jedynie Długosz w podaniu o władztwie potomków Popiela na Pomorzu szczecińskim. Z tego powodu pomorski - wywód nazwy Wisły od imienia Wiśni jest niezmiernie interesujący.*)

Jak silna była na Pomorzu świadomość przynależności do polskiej grupy plemiennej dowodzi sama postać dziejopisa, który oba te podania zanotował. Jest nim Pomorzanin z pochodzenia, **Tomasz Kantzow,** żyjący za Bogusława X-go, a zmarły w Szczecinie w 1542-gim roku. Choć kronikę swą napisał Kantzow w gwarze północno-niemieckiej zasłużył sobie mimo to na miano **ojca dziejopisarstwa pomorskiego. Z dumą przyznaje się on do swego słowiańskiego pochodzenia:**

„Te ludy i ziemie (słowiańskie i pomorskie) podług wszelkich kronik niemieckich, polskich, czeskich, duńskich i innych, które o nich wspominają, od ich początków aż do chrystianizacji zawsze były słowiańskie... A chociaż dziś miano i pochodzenie słowiańskie u nas w takiej są pogardzie, że nazwanie kogoś Wendem lub Słowianinem, co jest jednym, uważają za obelgę, nie będziemy się wstydzić takiego pochodzenia. Na całym świecie bowiem nie znajdziesz rodziny ludów, która by się dalej rozszerzyła, tyle królestw i księstw podbiła i obecnie jeszcze trzyma, jak właśnie Słowianie. Trudno znaleźć drugi naród, któryby tak wielkich dokonał czynów. Zdobyli oni większą część Niemiec, oni to pierwsi cesarstwo rzymskie u jego schyłku rozbili".

Może nie od rzeczy będzie na zakończenie wyrazić życzenie, by znalazł się tłumacz i wydawca, któryby teraz, gdy znów znaleźliśmy się na ziemi Maszki i Wiśni, wydał po polsku zapomnianą kronikę Kantzowa. We wspaniałej szacie, na jaką zasługuje.

*) Na marginesie warto może dodać, że i dla imienia Wandy znajduje się u Kantzowa wyjaśnienie. Miała ona być córką Wandala, potomka Jafeta, syna Noego. Co za wspaniały rodowód!



Zamek Piastów Szczecińskich

EDWARD MARTUSZEWSKI

POWROTNA FALA POLSKOŚCI

Jesteśmy świadkami wielkich przemian w życiu naszego narodu. Tysiącletnia walka polskości z niemieckim naporem na wschód, krwawe zapasy na śmierć i życie, skończyły się — zwycięstwem polskości. Dla wielu obserwatorów światowych jest ono niespodzianką, gdyż na przestrzeni wieków w walce z Niemcami ponosiliśmy na ogół klęski. **Wprawdzie stać nas było na Grunwald, lecz nie umieliśmy zawrócić z drogi błędnej polityki:** ekspansji w kierunku Dniepru i Morza Czarnego. Nie tyle nasza słabość, co obranie fałszywej racji stanu stało się głównym powodem tego, że słowiański, potem zaś nasz własny stan posiadania między Łabą, a Wisłą, powoli wprawdzie, ale bezustannie się zmniejszał. Historia wykazuje, że po pokoju toruńskim kilkakrotnie wyłaniały się możliwości odzyskania przynajmniej części naszych strat na Zachodzie, lecz nie zostały one przez nas spostrzeżone i należycie ocenione.

Po przebiciu się Niemców w XII-tym wieku na słowiańskie wybrzeże Bałtyku, „Drang nach Osten", występując pod postacią Hanzy, daje się odczuć Słowiańszczyźnie najdotkliwiej właśnie na odcinku przymorskim. W sferę wpływów niemieckich dostaje się najwcześniej Pomorze Zachodnie i Śląsk.

Fatalną decyzją Krzywoustego Pomorze nie stało się jedną z dzielnic książęcych, lecz jedynie „przydatkiem" do Krakowa. Toteż, gdy bracia-książęta zaczęli wadzić się o stolicę, odległe i najpóźniej włączone do wspólnoty polskich plemion ziemie nadbałtyckie, stały się najmniej bronioną, najbardziej zagrożoną dzielnicą Polski.

Dopiero, gdy zagrożone zostało ujście Wisły, kierownicy polskiej nawy państwowej zaczęli poważniej myśleć o obronie polskiego dostępu do morza. **Choć wojna trzynastoletnia zakończyła się naszym zwycięstwem, to jednak główny port, w którego rękach leżał nasz handel z zagranicą: Gdańsk — był już zniemczony, a ludność polska od Szczecina i wysp przy ujściu Odry aż po Łebę skazana była na powolne wynarodowienie.** Proces ten uległ wyraźnemu przyśpieszeniu po upadku polskiej państwowości pod koniec XVIII-go wieku. Tym bardziej **podziwiać należy odporność elementu polskiego.** Jak podaje dr Zdzisław Kaczmarczyk w swej książce pt. „Kolonizacja niemiecka na wschód od Odry", w 1900-ym roku w powiecie człuchowskim mieszkało jeszcze 14,4% Polaków, w powiecie Wałcz zaś 26,2%.

Lecz dopiero po dwu wojnach, które wstrząsnęły całym światem, wygnana polskość może powrócić nad Odrę i Nisę, do Kołobrzegu i Słubic. Powrotna fala polskości, niespodziewanie dla Europy, z żywiołową siłą płynie dziś na zachód i północ, naprawiając błędy przeszłości.

Z głębokim wzruszeniem obserwujemy proces repolonizacji terenów życiodajnych dla narodu polskiego, które odwieczny nasz wróg chciał nam wydrzeć, odpychając nas od szlaków morskich. W pierwszych miesiącach wolności wróciło na tę ziemię przede wszystkim ci, których wojna i okupacja zmusiły do schronienia się w innych częściach Polski, lecz wkrótce po nich, a nawet z nimi, zaczęli przybywać masowo osiedleńcy z przeludnionych okolic nad górną Wisłą i Pilicą oraz z ziem na wschód od Sanu i Bugu.

Prąd ten najsilniej zaznaczył się na terenie województwa gdańskiego, obejmującego prócz powiatu morskiego, kartuskiego, kościerskiego, tczewskiego i starogardzkiego (należących już przed 1939-tym rokiem do państwa polskiego), również teren byłego Wolnego Miasta Gdańska, 4 powiaty na prawym brzegu Wisły (sztumski, kwidzyński, elbląski, malborski) oraz 5 powiatów Pomorza Zachodniego (słupski, sławneński, miastkowski, bytowski, lęborski). W pierwszej grupie powiatów akcja repolonizacyjna została już całkowicie przeprowadzona.

Na terenie b. Wolnego Miasta Gdańska pierwszym miastem w stu procentach polskim stał się Sopot. W samym Gdańsku, zamieszkałym obecnie, mimo wielkich zniszczeń, przez sto kilkanaście tysięcy Polaków, 20 tysięcy Niemców przygotowuje się do wyjazdu za Odrę. Są to resztki z przeszło 300 tysięcy, nadających przed wojną Gdańskowi charakter miasta niemieckiego. W 640 lat po zdradzieckiej rzezi polskiej ludności Gdańska przez Krzyżaków spełnia się przepowiednia Mickiewicza z „Pana Tadeusza".

Z powiatów, nie należących przed wojną do państwa polskiego, a posiadających wyraźną większość niemiecką, cztery powiaty, położone na prawym brzegu Wisły (sztumski, elbląski, malborski i kwidzyński), posiadają już zdecydowaną większość polską.

Wśród zachodnich powiatów województwa gdańskiego najbardziej polskim był powiat bytowski, liczący w 1939-ym roku kilkanaście procent Polaków, dziś jest już w 60% polskim. W powiecie słupskim, zniemczonym całkowicie już pół wieku temu, mieszka dziś ponad 23.000 Polaków. W ogóle, na terenie województwa gdańskiego, w rok po powrocie tej ziemi do państwa polskiego mieszka 1.100.000 Polaków.

Imponujące wyniki w akcji repolonizacyjnej zanotować należy również na Pomorzu Zachodnim. Liczba Polaków powiększa się tam z każdym dniem. Ludność polska z kilkuset wzrosła na przeszło 320.000. Do cyfr tych potrzebny jest tylko jeden komentarz: powstały one w ciągu jednego roku. Są one symbolem zdecydowanej woli powrotu narodu polskiego nad Bałtyk — od Braniewa po Szczecin.

Obok znaczenia akcji osiedleńczej w dziele repolonizacji Wybrzeża podkreślić należy również dążenie do zweryfikowania i włączenia do polskiej społeczności kilkudziesięciu tysięcy Kaszubów z powiatu bytowskiego i lęborskiego oraz Polaków, posiadających obywatelstwo niemieckie, jako że mieszkali oni przed wojną na terenie b. Wolnego Miasta, lub oddzielonej od Polski ziemi sztumskiej. Jeśli stare pokolenie tych Polaków ma na sobie większą, lub mniejszą warstwę rdzy niemieckiej, to młode wychowane w innej atmosferze, stanie się jednym z najsilniejszych filarów polskości na Kaszubach i Powiślu.

Zwycięstwo wywalczone ofiarą krwi dziesiątków pokoleń nie będzie zmarnowane. Na odzyskane ziemie wrócą potomkowie tych, którzy już tysiąc lat temu gospodarowali na nich. Najeźdźcy powrócą tam, skąd przyszli. Nauka, jaką nam dała historia powinna sprawić, że nie powtórzymy błędów naszych przodków, że **powrotna fala polskości na stałe dotrze do Słupska, Koszalina, Kołobrzegu, Szczecina, na wyspę Wolyń i Uznam.**

Kultura i sztuka na Wybrzeżu

GDYNIA

W dniu 22-go ub. m. rozstrzygnięty został drugi konkurs na herb miasta Gdyni. Pierwszą nagrodę w wysokości 15.000 zł otrzymał Leon Staniszewski z Orłowa za projekt, opatrzony godłem „Roch 4". Druga nagroda 10.000 zł przyznana została Adamowi Siemaszce (godło „016") z Warszawy, trzecią 5.000 zł podzielono między Janusza Grzybowskiego z Piastowa („Mucha") i Tadeusza Growskiego z Warszawy („Ryngraf"). Zdjęcie nagrodzonego (pierwszą nagrodą) herbu m. Gdyni podajemy w bież. nr-ze na str. 6-ej.

Jury stanowili: wiceprezydent miasta Gdyni Stanisław Modliński, zastępca Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża dyr. Kazimierz Strzegocki, delegat Ministerstwa Kultury i Sztuki dyrektor Mieczysław Szultz, delegat Wydziału Kultury i Sztuki Województwa Gdańskiego Smosarski Feliks, delegat Rady Narodowej m. Gdyni Piotr Stolarek, delegat Zarządu Głównego Z. P. A. P. prof. Juliusz Studnicki oraz prof. Władysław Lam, delegatka Wyższej Szkoły Sztuk Pięknych w Sopocie prof. Hanna Jasińska-Żuławska, prof. Józef Budziński z Liceum Sztuk Plastycznych w Gdyni, heraldyk dr Włodzimierz Dworzaczek, art.-rzeźbiarz prof. Horno-Popławski, Naczelnik Wydziału Kultury i Sztuki Z. M. Gdyni Jan Tadeusz Zaleski, sekretarz konkursu Franciszek Szwoch. **E. M.**

Dnia 27-go ub. m. staraniem „Czytelnika" odbył się tu „Wieczór muzyki i pieśni" z udziałem najwybitniejszych artystów Wybrzeża: K. Czekotowskiego, J. Gorbatego, W. Walentynowicza, M. Bojar-Przemienieckiej, I. Jęsiakówny, S. Staniewicza, Ł. Łukaszewicza i S. Fleszarowej. Bogaty program i znakomite wykonanie ściągnęły tłumy publiczności. Dochód przeznaczono na gruźlicze dzieci.

Zachwycona powodzeniem wieczoru kinofikacja wystąpiła poza programem z własnym popisem i — przyznać trzeba — na wysokim poziomie. Oto ściągnęła za wynajęcie sali kina „Warszawa" 44%.

Teatr Miejski „Komedia" wystawił dnia 29-go ub. m. farsę amerykańską H. Montgomerry „Dzień bez kłamstwa". Po ledwo przebrzmiałej dyskusji teatralnej w prasie Wybrzeża, w której życzono teatrowi Szekspira i Słowackiego, a gromiono go za Bus-Feketego, ostatnia premiera mogłaby się wydawać aktem cynicznej manifestacji, gdyby nie fakt, że ani Ministerstwo Kultury i Sztuki, ani Zarząd Miejski, ani krytycy, chodzący do teatru na darmowe bilety, nie zasilają budżetu teatru, a mają pretensję do jego repertuaru.

Pomógł więc Montgomerry i przyjmijmy, że uczynił to w ramach pomocy UNRRA. Komedię pięknie oprawił W. Królikiewicz, inteligentnie wyreżyserował W. Zastrzeżyński, zasłużone zaś brawa zebrali: Jarszewska, Jasielska, Wiłowicz, Ochalska, Zastrzeżyńska, Andrzejewski, Majdrowicz, Nowak, Bukowski i Szerzeniewski.

W kinie „Warszawa" odbył się dnia 14-go ub. m. pokaz seansu z dziedziny psychologii eksperymentalnej. Mistrz wiedzy tajemnej ob. M. Kwarciński w popularnym wykładzie zapoznał publiczność z osiągnięciami telepatii i sugestii, ilustrując wypowiedzi odpowiednimi doświadczeniami. I tak: ci, którzy pogubili dowody osobiste, dowiedzieli się, jak się nazywają, opuszczone narzeczone poznały miejsca ucieczki niewiernych narzeczonych, amatorzy witamin zajadali kartofle jak jabłka, strojnisie zaś udekorowały sobie nosy, uszy i policzki agrafkami bez utraty jednej kropli krwi.

Publiczność oklaskiwała gorąco mistrza, który z wdzięczności za dowody uznania wypuścił ją z kina z normalną ilością nóg, z ludzkimi głowami i przez drzwi, a nie przez sufit.

Jedno mogliśmy w każdym razie stwierdzić, że medium, p. Ida, wykazuje bezwzględne zdolności telepatyczne. Seans powtórzono w dniach 24-go i 25-go ub. m. w Sopocie. **A. R.**

Podobnie jak w Sopocie Instytut Muzyczny (o czym wspominamy na innym miejscu), niemniej poważną rolę w Gdyni spełnia Szkoła Muzyczna pod dyrekcją Kazimierza Czekotowskiego. I w niej również odbyły się ostatnio popisy uczniów ze wszystkich klas. Dobrze zapowiadają się zwłaszcza dwa młode talenty pianistyczne: Kolka i Dobrzyński (kl. prof. Lewińskiego) i sopranistka Brodkówna (kl. prof. Bojar-Przemienieckiej). **R. H.**

Dnia 9-go ub. m. w Gdyni, w Sopocie nazajutrz, wystąpił z własnym recitalem fortepianowym kierownik muzyczny Polskiego Radia w Poznaniu, prof. Franciszek Łukaszewicz. **E. M.**

SOPOT

W Operze Leśnej dnia 27-go ub. m. wystąpił Państwowy Balet Rosyjski I. Moisiejewa. Na program złożyły się tańce narodów słowiańskich, łącznie z polskim krakowiakiem. Produkcje wykazały najwyższy poziom techniczny i artystyczny. Chwilami akrobatyka osiągała szczyty artyzmu. Balet zaprezentował nie tylko rewię tańców artystycznych, ale też przebogatą galerię temperamentów i stylów. Każdy taniec stanowił przykład kondensacji teatru w jego najczystszej i najpierwotniejszej formie: — mimu. Oglądaliśmy całe dramaty, podane w jednym pas i najciekawsze epizody, zagrane nieraz jednym ruchem ciała. Występ powtórzono dnia 28-go ub. m. w Gdyni w Teatrze Miejskim „Komedia".

Dnia 9-go ub. m. Teatr Dramatyczny dał rewię pt. „Prawo do śmiechu". Była to udana trawestacja łódzkiej „Syreny" Jurandota. Do najlepszych „numerów" rewii należały satyry polityczne, podane przez utalentowanego art. dram. Z. Śmigielskiego. Reżyseria: Gąssowski, wykonawcy: Jamry, Żuromska, Łuczak, Śmigielski. **A. R.**

W drugiej połowie czerwca do Domu Literatów w Sopocie przybyli na urlop wypoczynkowy: wybitna literatka Ewa Szelburg-Zarembina wraz ze swym mężem Józefem Zarembą, dyrektorem Instytutu Filmowego.

W Domu Wypoczynkowym Literatów w Sopocie została otwarta w ub. m. stołówka pod nazwą Kącik Literacki. Na przyjęciu, wydanym z okazji poświęcenia lokalu, odczytano utwór, przebywającego obecnie w Domu Literatów, młodego marynisty Jana Papugi (pt. „Pole"). Poza tym, artysta grafik Stefan Horski zapoznał obecnych z teką swych szkiców z Oranienburga. **E. M.**

Dnia 23-go ub. m. odbył się piąty z kolei na Wybrzeżu występ zespołu rewelersów pn. „Cztery asy". Wśród piosenek, pochodzących przeważnie z repertuaru chóru Dana, chwytało szczególnie za serce „Tango z obozu" Ziołowskiego i trawestacja kolędowa piosenki żołnierskiej „Żołnierz drogą maszerował"... Występ urozmaiciły występy znanej tancerki, laureatki międzynarodowego konkursu tańca w Brukseli, Danuty Kwapiszewskiej. **A. R.**

Instytut Muzyczny w Sopocie, kierowany przez dyr. Władysława Walentynowicza, po roku pracy, urządził cztery popisy uczniowskie. Na pierwszym wystąpili najmłodsi adepci sztuki muzycznej w liczbie 35. Drugi popis odbył się dn. 27-go czerwca ze współudziałem orkiestry symfonicznej Filharmonii Bałtyckiej pod batutą kapelmistrza Bohdana Wodiczki i sprawił wszystkim miłą niespodziankę. Nie były to już elementarne próby muzykowania, ale produkcje o wysokim poziomie artystycznym. Stopień zaawansowania niektórych uczniów, wzgl. uczennic, wybiegał daleko poza linię szkoły średniej. Stwierdziła to nie tylko licznie zebrana publiczność, ale przede wszystkim nasi filharmonicy, doskonale orientujący się w tego rodzaju imprezach. Im też należy się szczere podziękowanie za społeczne stanowisko, zajęte wobec młodych talentów muzycznych, którym umożliwiło się publiczne wystąpienie z towarzyszeniem orkiestry, na co niejeden czekałby lat kilka. Podobną wdzięczność zaskarbił sobie kapelmistrz Wodiczko, który z wielkim wyczuciem wniknął w interpretacje uczniowskie.

Z klas fortepianu (prof. Walentynowicza, Gorbatego i Staniewicza) wystąpili uczniowie: — Maria Hanusówna, Małgorzata Kociołkówna, Aniela Openchowska i Tadeusz Kerner. Z klasy śpiewu solowego (prof. Bojar-Przemieniecka i M. Janowski): — Janina Guze, Bettina Rakowska i Irena Jęsiak. Prof. Tadeusz Wroński przedstawił Jarosława Pacaka i Jerzego Wiśniewskiego. Niemal wszyscy uczniowie wyróżnili się sumiennym przygotowaniem technicznym i trafnością interpretacji odtwarzanych utworów.

Podobny charakter miał trzeci popis uczniowski, przeprowadzony jednak bez towarzyszenia orkiestralnego. Ostatnia impreza muzyczna szkolna odbyła się dnia 3-go lipca. Wystąpili Małgorzata Kociołkówna, Aniela Openchowska i Tadeusz Kerner. Poziom wykonawczy i program (Bach, Beethoven, Schubert, Chopin, Liszt, Brahms, Rachmaninow, Prokofiew, Szostakowicz) świadczą, że Instytut Muzyczny w Sopocie jest placówką twórczą i pożyteczną dla Wybrzeża. **R. H.**

GDAŃSK

Słusznie i celowo wyłączone zostały z ruchu publicznego ulice: Ław Chlebowych, św. Ducha i Piwna. Pomyślane jako rezerwat i pewnego rodzaju muzeum architektury gdańskiej, stanowią one osobliwość turystyczną starego Gdańska.

Dnia 22-go ub. m. odbyła się tu podniosła uroczystość otwarcia Biblioteki Miejskiej, przy ulicy Wałowej 16. Otwarcie połączono z wystawą starodruków, inkunabułów i rzadkich, cennych poloników. Bibliotekę uporządkowano po kilku miesiącach wytężonej i ofiarnej pracy wszystkich jej pracowników z dyr. dr-em Marianem Pelczarem i dr-em Marianem Des Loges na czele. Pomimo trudności finansowych i lokalowych zdołano już niektóre działy oddać do użytku publicznego.

Otwarcie Biblioteki Miejskiej stanowi moment niezwykłej wagi dla rozwoju polskiej kultury na Wybrzeżu. Czytelników, zainteresowanych Biblioteką Miejską w Gdańsku, odsyłamy do artykułu dr-a Mariana Des Loges w n-rze 4-tym „Wiatru od Morza". **A. R.**

Instytut Muzyczny we Wrzeszczu pod kierownictwem prof. Mieleżyńskiego pracuje ruchliwie. Doroczny popis uczniów wykazał, że Grabowski W. i B. Graczówna z klasy fortepianu prof. Bielickiego, Cz. Rogucki, R. Ślęzak i I. Wójcikówna z klasy śpiewu solowego prof. Ludwiga zapowiadają niemałe zdolności. **R. H.**

Dnia 23-go ub. m. otwarta została w salach Politechniki Gdańskiej we Wrzeszczu nowa wystawa prac Związku Polskich Artystów Plastyków, składająca się z rysunków, akwarel oraz prac graficznych. **E. M.**

SZCZECIN

Szczecin posiada wreszcie teatr z prawdziwego zdarzenia. Z inicjatywy Wojewódzkiego Urzędu Kultury i Sztuki przebudowany został duży gmach przy ul. Swarożyca, mogący pomieścić około 1.000 widzów. Dnia 15-go ub. m. odbyła się uroczysta inauguracja tego teatru. Na premierę dano „Damy i huzary" Al. Fredry w reżyserii B. Skąpskiego. Z zespołu wyróżnił się, oprócz Skąpskiego w roli kapelana, Michelski, jako rotmistrz, oraz Czerny w roli Grzegorza.

Jako następną premierę, wystawiono komedię Zapolskiej „Moralność Pani Dulskiej", w reżyserii Bronisława Skąpskiego.

W połowie czerwca odbyło się w sali kina II-go etapu P. U. R.-u przedstawienie pt. „Coraz lepiej" w wykonaniu polskiego teatru objazdowego z angielskiej strefy okupacyjnej. Całość przedstawienia udana. Przeważały nastroje i melodie. Szczególny entuzjazm wzbudził Antoni Gołębiowski, tenor opery warszawskiej. Zespół udał się na gościnne występy po Polsce.

Trzecia z kolei impreza Klubu Literacko-Artystycznego urządzona 11-go ub. m., poświęcona była sprawom teatru w Szczecinie. Na ten temat wygłosił interesującą prelekcję dyrektor świeżo utworzonego teatru, B. Skąpski.

ts

BYTÓW

W poprzednim n-rze narzekaliśmy na repertuar miejscowego teatru amatorskiego. Dzisiaj możemy z radością zakomunikować, że na afisz teatru wszedł pan Fredro i pan Bałucki. Poza tym bytowskie Towarzystwo Teatrów i Muzyki Ludowej zdobyło już na własność jeden kornet. Będzie można nim „obegrać" wszystkie uroczystości i tusz wdzięczności dla ob. burmistrza.

MALBORK

Po Paryżu, Warszawie, Łodzi i Krakowie sięgnęło tutejsze gimnazjum Sienkiewicza do dramatu antycznego i wystawiło „Odprawę posłów greckich" J. Kochanowskiego. Wśród wykonawców wyróżnił się uczeń Gibczyński, jako poseł zblokowanych stronnictw antyparysowskich.

A. R.



WŁADYSŁAW LAM: Kościół św. Katarzyny w Gdańsku

Bractwo Literackie w Gdańsku

W dniu 30-go września ub. r. z inicjatywy Wydziału Kultury i Sztuki Zarządu Miejskiego w Gdańsku, literaci gdańscy (E. Jędrkiewicz, M. Szczepkowska, Z. Lewartowska, E. Kobylińska, W. Chylicka, R. Krajewski, W. Kalbarczyk) ukonstytuowali stowarzyszenie literacko-artystyczne pod nazwą Bractwo Literackie w Gdańsku. Postawiło sobie ono za cel działalność kulturalną przez organizowanie zebrań dyskusyjnych i literackich. Wybrano wówczas zarząd w składzie: przewodniczący Edwin Jędrkiewicz, zast. przewodniczącego Malwina Szczepkowska, sekretarz Wanda Chylicka.

Pierwszy publiczny wieczór dyskusyjny Bractwa Literackiego odbył się dnia 4-go grudnia ub. r. w sali Teatru „Miniatury" we Wrzeszczu. Temat: „Jak powstaje dzieło literackie" referował Radosław Krajewski. Już pierwszy ten wieczór wykazał przez ożywioną dyskusję potrzebę tego rodzaju imprez. W następnych zebraniach prelegentami byli: **Jerzy Łau** („O nowych formach poetyckich"), **Maria Szpyrkówna** („Odpowiedzialność moralna twórcy"), **Dr Marian Des Loges** („Słowo jako tworzywo literackie"), **Malwina Szczepkowska** („Krata" Gojawiczyńskiej), **Wanda Chylicka** („Przyszłe drogi kultury polskiej") i **prof. Kilarski** („Gdańsk, jako źródło motywów literackich"); w dniu 4 ub. m. o „Prawdzie w sztuce" mówił **Edwin Jędrkiewicz.**

W trakcie każdego z tych zebrań wywiązywała się interesująca dyskusja, w której brali udział zarówno członkowie Bractwa, jak i publiczność. Zaznaczył się też stopniowy napływ członków. Obecnie jest ich w zrzeszeniu dwudziestu.

Jak wynika z dotychczasowej działalności, Bractwo Literackie odegrało w życiu kulturalnym Gdańska rolę pozytywną. Poparło ono również zawodowe interesy miejscowych literatów, **biorąc udział w organizowaniu wespół z Klubem Literackim w Sopocie Oddziału Gdańskiego Zw. Zaw. Lit. Polskich.**

Gdy oddział ten został utworzony, a prezesem jego w dniu 11-go lutego br. obrano przewodniczącego Bractwa Edwina Jędrkiewicza, zaszła konieczność zmiany zarządu samego Bractwa. Toteż na Walnym Zebraniu tego stowarzyszenia w dniu 25-go kwietnia rb. dokonano wyboru nowego zarządu w składzie: **przewodnicząca M. Szczepkowska, zast. przewodn. dr Marian Des Loges, sekretarz W. Chylicka, skarbnik K. Tarnowska.**

W najbliższym czasie Bractwo, nie zaprzestając urządzania zebrań dyskusyjnych, zajmie się zorganizowaniem czytelni pism krajowych i zagranicznych, tak dla swych członków, jak i dla szerszej publiczności. Lokal dla czytelni i sekretariatu Bractwa w gmachu „Polonii", we Wrzeszczu jest obecnie remontowany staraniem Wydziału Kultury i Sztuki Z. M. w Gdańsku.

Wanda Chylicka

Dyskutujemy

ŁODZIE WIKINGÓW, CZY SŁOWIAN?

W n-rze 3-cim „Wiatru od Morza", Staszewski Józef, w artykule pt. „Sopot — prasłowiańskie grodzisko", pisze m. in.: „W Orunii, w bezpośredniej bliskości Gdańska, wydobyto w latach 1933 i 34 ze storfiałych bagnisk trzy prawie całkowicie przechowane łodzie wikingów. W pradolinnej ramie kępy Oksywskiej znaleziono również trzy łodzie, z których jedną w Mechelinkach w 1906-ym roku. Do trzynastu metrów długie i tylko ponad dwa metry szerokie, mieściły one w sobie do dwudziestu wioślarzy".

Opierając się na tym stwierdzeniu, autor wysuwa wniosek, że **„tutaj przy ujściu drogi wiślanej, już na wiele stuleci przed buntem Gdańska, największe czaiło się niebezpieczeństwo — napór ze strony skandynawskich Gotów, a potem wikingów".**

Nie wchodząc w rozważanie ścisłości, lub wątpliwości wniosku o naporze wikingów, chcę zwrócić uwagę na nieuzasadnione przypisywanie wikingom, znalezionych w Orunii i w Mechelinkach, łodzi. Autor opiera się tutaj niewątpliwie na wypowiedziach niemieckich, które, nie mogąc kategorycznie stwierdzić, że są to łodzie zbudowane przez plemiona niemieckie, aby — broń Boże! — nie trzeba było przyznać je ówczesnym Słowianom — przypisują je wikingom. Od wikingów do plemion germańskich krok nieduży i oto nauka niemiecka dyskontuje wysokie walory tych łodzi na dobro rachunku cywilizacji i kultury dawnych plemion, stanowiących obecnie naród niemiecki.

Wydawaćby się mogło, że takie twierdzenie ma wszelkie pozory słuszności, lecz jest tu małe „ale", które obala całkowicie zbudowaną w ten sposób teorię. Łodzie te rzeczywiście są podobne do łodzi wikingów. Lecz **zamiast normalnie stosowanego szczeliwa, dla połączenia klepek pomiędzy sobą, przy pomocy pasków skóry zwierzęcej, lub włókien konopi, uszczelniane były mchem, takie zaś uszczelnienie, stosowane jeszcze obecnie często przez szkutników nadwiślańskich, jest typowe dla budownictwa okrętowego Słowian.**

Charakterystyczną cechą jest również, **że dla wiązania klepek z wręgami Słowianie używali wikliny, podczas gdy wikingowie stosowali więźbę sznurami konopnymi.**

Jest dla mnie niewątpliwe, że stosunki dawnych Słowian, zamieszkujących ziemie pomorskie pomiędzy Wisłą a Odrą i dalej na wschód i zachód, były z wikingami nader ożywione. Przeto wpływ ich sztuki budownictwa okrętowego niewątpliwie daje się odszukać u naszych ówczesnych mistrzów w tej dziedzinie. Zrozumiałe więc, że **zewnętrzne kształty starosłowiańskich łodzi i ich ozdoby mogły być podobne do wikingowskich, ale sposób uszczelnienia szwów klepkowych wskazuje wyraźnie na to, że budowę tę przeprowadzali Słowianie.**

Pragnę tutaj zaznaczyć, że notatka niniejsza stanowi sens materiałów, którymi zamierzam obalić całkowicie wywody Otto Lienau'a (mój profesor w latach 1922—26 i poprzednik na katedrze „Architektury Okrętu" na Politechnice Gdańskiej), zebrane w broszurze, która swego czasu zrobiła dużą reklamę germańskiemu budownictwu okrętowemu, usuwając celowo w cień możliwości starosłowiańskie w tym względzie.

Aleksander Potyrała

*

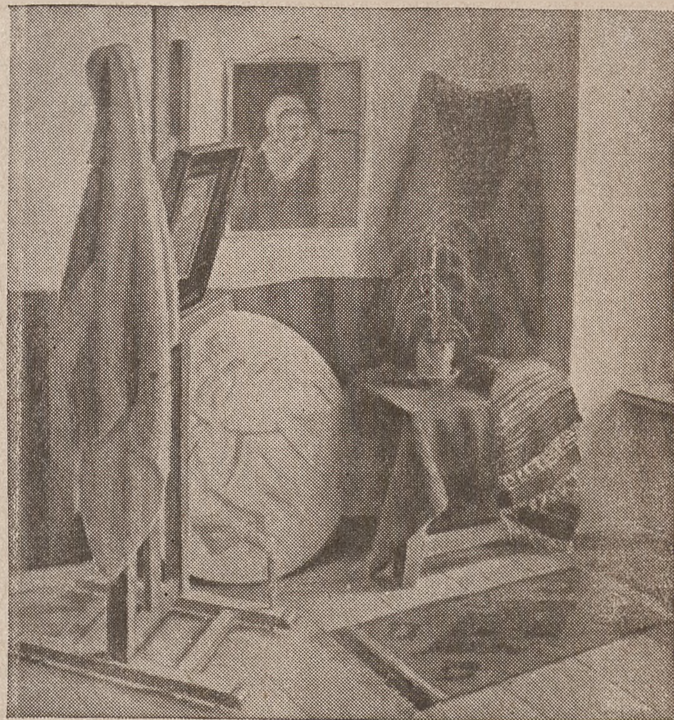
Wywody inż. Aleksandra Potyrały o słowiańskim pochodzeniu łodzi, znalezionych w Orunii i w pradolinie gdyńskiej, są tak przekonywujące, że przyjmuję je bez zastrzeżeń. Wspominając w moim artykule pt. „Sopot — prasłowiańskie grodzisko" o znaleziskach łodzi, miałem w istocie przed sobą pracę Ottona Lienau'a „Die Bootfunde von Danzig — Ohra aus der Wikingerzeit". („Znaleziska łodzi z czasów wikingów w Gdańsku-Oruni", Gdańsk, 1934 r.) i 13-ty tom dzieła zbiorowego „Das deutsche Volk" (Lipsk, 1940), gdzie na stronie 1332 powtórzono mapki i wywody z poprzedniej pracy.

Przyznaję, że i red. J. Stępowski przed oddaniem artykułu do druku przestrzegał mnie przed zbyt pochopnym przyznaniem łodziom, o których tu mowa, wikingowskiego, tj. północno-germańskiego pochodzenia. Trudno, w pracach naukowych przyjęto jednak opierać się na wywodach fachowców. Wszyscy naukowcy całego świata uważają i zwykli wierzyć, że gwiazdą przewodnią każdego prawdziwego badacza winna być sumienna, obiektywna prawda i tylko prawda. Wprawdzie o „obiektywności" Niemców mam takie zdanie, na jakie wyczynami w Warthegau i gdzie indziej rzetelnie sobie zasłużyli, sądziłem jednak mimo to, że niemieccy uczony, profesor, doktór inżynierii Otto Lienau opisał w swej pracy łodzie u nas znalezione tak, jakimi je widział i jakimi były istotnie. Muszę stwierdzić otwarcie, że zawiodłem się na całej linii. Jestem szczerze wdzięczny inż. A. Potyrale, że ostrzegł Czytelników „Wiatru od Morza" przed jawnym i oczywistym fałszem, który mimowiednie i mnie w błąd wprowadził. Jest to jeszcze jeden dowód więcej, że nie tylko niwy naszej ziemi, ale i krainy naszego ducha trzeba i należy gorliwie plenić z chwastów niemieckich.

Przyjmując jednak słowiańskie pochodzenie łodzi, znalezionych w torfowiskach bliższego i dalszego obramowania delty Wisły, nie znaczy to iżbym miał zrezygnować całkiem z negatywnej odpowiedzi na pytanie, czy przy ujściu dróg i szlaków nadwiślańskich czaiło się niebezpieczeństwo wikingów w historycznym zaraniu bałtyckiego Słowiaństwa. Owszem, teraz dopiero zagadnienie to podnieca, daje okazję do badań.

Delta Wisły była i jest geopolitycznie najdrażliwszym punktem Bałtyku. Jeżeli Germaństwo północne zasiadło na przełomie pierwszego tysiąclecia w ujściu Odry, w Sambii, w ujściu Dźwiny i Newy, dlaczegóż by więc miało kiedyś ominąć ujście Wisły? Wszakże tutaj była konwergencja dróg, prowadzących z tego kraju, który — według zgodnych opisów arabskiego podróżnika, niemieckich kronikarzy i naszego bezcennego Galla Anonima — był ziemią obfitości. Kto wie, czy nie celem poszukiwania skarbów, zamkniętych w delcie Wisły, wyprawił się w te strony w IX-ym wieku anglosaski podróżnik Wulfstan? Dlaczegóż by w ujściu Wisły miał nie istnieć jakiś Jomsborg, albo Aldeigjuborg? Pytanie to dla geografa na niewątpliwie posmak sensacji. Sądzę, że nasi prehistorycy i dziejopisarze przyczynią się do rozwiązania tego nad wyraz ciekawego zagadnienia. Przecież ujście Wisły kryje w sobie na pewno wiele jeszcze nieznanych zagadek.

Józef Staszewski



JÓZEF MARCINKOWSKI

Wnętrze

Z pierwszej Wystawy Plastyków na Wybrzeżu. Nagroda Izby Rzemieślniczej i cechów rzemieślniczych

Klub Literacko-Artystyczny w Szczecinie

W Szczecinie założony został ostatnio Klub Literacko-Artystyczny. Uroczystość otwarcia odbyła się w gmachu Polskiego Radia w dniu 16-go maja. Na pierwsze zebranie przybyło 60 osób. Po zagajeniu prezesa Klubu St. Czapelskiego, red. Goszczyński wygłosił referat dyskusyjny pt. „Pomorze Zachodnie a zagadnienia kulturalne".

Zagadnienia, poruszone przez zebranych w ożywionej dyskusji, dałyby się streścić w następujących tezach. Wobec braku wyższej uczelni w Szczecinie, przed Klubem staje doniosłe zadanie przygotowania warunków, potrzebnych dla rozwoju polskiej kultury na tym terenie. W chwili, gdy oczy zagranicy zwrócone są na Pomorze Szczecińskie, należy skupić wszystkie siły kulturalne tego terenu i podjąć jak najszerszą akcję dla propagandy polskiej kultury tego terenu przed dniem konferencji pokojowej. Akcję tę należy nawiązać do tradycji historycznej tych ziem. Jednocześnie należy wyzyskać warunki społeczne terenu, by stworzyć nowy typ obywatela, wychowanego w najbardziej demokratycznym duchu.

Uchwalono, że Klub będzie składać się z dwóch sekcyj: literacko-artystycznej i naukowej. Powinien on rozwinąć silną propagandę za utworzeniem wyższej uczelni na terenie Szczecina. Nie musi to być nowy ośrodek uniwersytecki, gdyż na to brak jest odpowiednich sił. Należało by jedną z istniejących wyższych uczelni przenieść na teren Szczecina, gdyż istnieją tu realne możliwości jej pomieszczenia.

W związku z coraz większą intensyfikacją życia kulturalnego na Pomorzu Szczecińskim wyłania się konieczność założenia tygodnika społeczno-kulturalnego, który by był obrazem twórczości tego regionu. Imprezy Klubu, obejmujące wieczory dyskusyjne, odczyty, imprezy literackie, muzyczne i naukowe, odbywać się będą stale w okresach dwutygodniowych jako „Czwartki literackie".

W wyniku ożywionej dyskusji uchwalono zwrócić się do J. Kisielewskiego, autora „Ziemia gromadzi prochy", z prośbą o przyjęcie członkostwa honorowego Klubu. Należy dodać, że Naczelnik Woj. Urzędu Inf. i Propagandy ofiarował 20.000 zł jako nagrodę im. J. Kisielewskiego za utwór literacki, muzyczny, lub naukowy, związany tematycznie z Pomorzem. Na ten sam cel ofiarował 10.000 zł dyr. Polskiego Radia Zdzisław Karczewski.

Na zakończenie prezes St. Czapelski w krótkim przemówieniu zapewnił zebranych, że zarząd Klubu weźmie pod uwagę wszystkie postulaty wysunięte podczas dyskusji, a na przyszłym zebraniu przedstawi konkretny program prac na przyszłość.

W drugiej części wieczoru wystąpili artyści Polskiego Radia w Szczecinie.

(As)

Z NASZYCH UCZELNI

U. Z. Z. - I. M. - W. S. H. M.

W obecnej powodzi skrótów najrozmaitszych instytucyj, nie zawsze ułatwiających życie, najcierpliwszy nawet czytelnik może ze złością zapytać, co to za nowe twory kryją się pod wymienionymi w tytule literami. A może to jakiś szyfr? Bo to było-by już ciekawsze.

W istocie, pierwsze skróty możnaby nazwać konspiracyjnymi szyframi. Od razu je „zdemaskujemy": U. Z. Z. znaczy — „Tajny Uniwersytet Ziem Zachodnich", pod którym to tytułem ukazała się najnowsza publikacja prof. dr. Władysława Kowalenki, obecnego rektora Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Gdyni. A więc i ostatni, popularny na Wybrzeżu skrót, został tym samym tu wyjaśniony.

Pozostaje jeszcze — I. M. Litery te oznaczają Instytut Morski, stanowiący część U. Z. Z., kolebkę i zaczątek Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Gdyni. O początkach jej mówi m. in. wyżej wspominana naukowa publikacja. Czytając ją zapominamy całkowicie, iż wyszła ona spod pióra niedbającego o efekt literacki naukowca. Czytamy księgę życia, pisaną miejscami żywą krwią i pionierskim porywem tych ludzi, którzy poprzez krwawe mroki okupacji widzieli przed sobą tylko wielką sprawę. Praca wykładowców i studentów Tajnego Uniwersytetu w latach 1940—1944 „była walką na czołowej pozycji, starannie obwarowanej wysiłkiem organizacyjnym w imię wolności Ojczyzny i niepodległości nauki, ochrony profesorów i studentów od zdeklasowania intelektualnego". W walce tej wzięło udział (według danych, zawartych w wyżej wymienionej publikacji) 248 profesorów i 2.237 słuchaczy, a straty w ludziach wyniosły: 25 profesorów i 60 studentów oraz studentek, mimo najdalej idącej konspiracji, nie mówiąc już o licznych uwięzieniach (których nie uniknął i autor wymienionej publikacji).

Pionierska praca tajnego Uniwersytetu trwała nawet wówczas, gdy Niemcy rozstrzeliwali na ulicach Warszawy nieraz do 200 osób dziennie. Oto np. w styczniu 1944-go roku na Żoliborzu gestapo „nakryło" tajny komplet, z którego rozstrzelano wykładowcę śp. dr. Okińskiego i 6 studentów.

Tajny Instytut Morski został zorganizowany w 1942-im roku w ramach tajnego Uniwersytetu Ziem Zachodnich i liczył w końcu drugiego roku swej konspiracyjnej pracy w Warszawie 14-tu wykładowców i 60 studentów. Inicjatorami Instytutu byli prof. dr Władysław Kowalenko, prof. Tadeusz Ocioszyński i prof. dr Bolesław Kasprowicz. Reaktywowanie jego nastąpiło po kilku miesięcznych staraniach dawnego kierownictwa studium morskiego.

Ministerstwo Oświaty pismem z dnia 8.IX.1945-go roku za poparciem Departamentu Morskiego powierzyło prof. dr. Wł. Kowalence zorganizowanie i uruchomienie tej uczelni na Wybrzeżu. Dało się to zrealizować dzięki poparciu min. Eugeniusza Kwiatkowskiego, który objął również wykłady w W. S. H. M. w Gdyni. Obecnie uczelnia ta skupia 22 wykładowców, 5 asystentów i 392 słuchaczy (na I-ym roku — 282, na II-gim — 98 i na III-cim — 12). Przygotowuje ona niezbędny personel naukowy, administracyjny i techniczny, zaprawiony do zajęć zawodowych w zakresie morskiego działu i gospodarki narodowej. Kładzie się w niej też nacisk na przygotowanie studentów do samodzielnej pracy np. w praktykach zawodowych, w organizowaniu licznych pokazów w porcie, w obowiązujących ćwiczeniach itp.

Na II-gim roku studiów rozpoczyna się specjalizacja, daleko posunięta w końcowym okresie. Utrzymuje się żywy kontakt z życiem portowym, wymaga się praktycznej, pogłębionej znajomości przedmiotów, dotyczących handlu morskiego i opanowania języków obcych (angielski, francuski, rosyjski, szwedzki, niemiecki). Co najmniej dwa języki obce muszą być przedmiotem studiów i egzaminów. Wszystkich studentów obowiązuje znajomość języka angielskiego, w którym prowadzi się na III-im roku studiów wykład na aktualne zagadnienia handlu morskiego.

W. S. H. M. w Gdyni ma za sobą tradycje kilkuletniej pracy. I na terenie gdyńskim wykazała ta uczelnia siłę rozwojową. Utrzymuje ona tu stały kontakt ze swoją macierzystą uczelnią, Uniwersytetem Poznańskim (U. Z. Z.) przez zaproszenie jej profesorów na wykłady doraźne, pogłębiające studia.

Pierwsza próba, w tym kierunku podjęta, dała w wyniku cykl wykładów: prof. dra Tymienieckiego: „Geneza i rozwój kultur morskich"; prof. dra L. Jaxa-Bykowskiego: „Morze, jako czynnik wychowawczy narodu"; prof. dra R. Pollaka: „Morze w literaturze polskiej" i prof. dra E. Taylora: „Zagadnienia i rozwój teorii producji".

Ponadto dla zaznajomienia słuchaczy ze sprawą rybołówstwa, dyrektor Morskiego Instytutu Rybackiego dr Kulikowski prowadzi obecnie wykłady z zakresu „Rybołówstwa Morskiego". W tym systemie wykładów tkwi myśl rozszerzenia podstaw naukowo-teoretycznych i praktycznych zagadnień morskich. Jest w tym też inna korzyść. Profesorowie uniwersytetu opracowują tematy morskie, szukają syntez i analizują zjawiska gospodarcze i kulturalne pod kątem widzenia wpływu morza na działalność ludzką. Inicjatywa w tym przypadku pochodzi od W. S. H. M.

Nasze porty i związane z handlem morskim instytucje, tak bardzo potrzebujące

fachowców, nie będą musiały długo czekać na dopływ wysoko kwalifikowanych i świadomych swego obywatelskiego powołania pracowników. Już teraz większość studentów W. S. H. M. w Gdyni pracuje owocnie w gdyńskim i gdańskim porcie oraz w instytucjach administracji morskiej.

Trzeba zapewnić W. S. H. M. w Gdyni warunki dalszego rozwoju przez udzielanie jej nie tylko potrzebnego poparcia materialnego (subsydia, stypendia itp.), lecz także przez dostarczenie jej odpowiednich pomieszczeń. Brak ich powoduje „rozparcelowanie" wykładów na kilka „wypożyczanych" budynków, prowadzenie seminariów i ćwiczeń systemem kompletowym w mieszkaniach profesorów, jak w okresie tajnego nauczania.

Gdynia musi w dobrze pojętym interesie ogólnopaństwowym i własnym zdobyć się na odpowiedni gmach dla swojej W. S. H. M. w Gdyni. Bez tego warunku nie można zagwarantować uczelni należytego rozwoju. Nie powinna ona pozostać nadal „bezdomna". Jeśli w ramach obowiązującej przymusowej gospodarki lokalami, można dysponować nawet już zajętymi pomieszczeniami dla różnych instytucyj, przedsiębiorstw itp., to w przejściowym okresie trudności odbudowy i remontów trzeba postarać się załatwić tę sprawę. Na Wybrzeżu jest to jedna z najpilniejszych spraw. Domaga się ona rozwiązania.

Mieczysław Piekarski

Z kambuza

Marynarze-artyści

Wielu sławnych pisarzy było marynarzami. Dobrze znani polskim czytelnikom Claude Farrere i Pierre Loti, to oficerowie francuskiej Marynarki Wojennej. Słynny pisarz rosyjski Staniukowicz i znany na całym świecie kompozytor Rimskij-Korsakow służyli w carskiej Marynarce Wojennej. Priboj Nowikow, to marynarz na okręcie wojennym w eskadrze admiralskiej Rożestwieńskiego. W ataku floty japońskiej na Port Artur zginął śmiercią marynarza sławny malarz rosyjski Wereszczagin. Niezrównany mistrz słowa, nasz wielki rodak Józef Conrad Korzeniowski był oficerem francuskiej i angielskiej Marynarki Handlowej.

W ostatnich czasach wyszedł spośród marynarzy Allain Gerbault, autor słynnej książki pt. „Sam przez Atlantyk", napisanej z wielkim talentem. W polskiej marynistyce mamy do zanotowania spory zastęp pisarzy, którzy byli marynarzami, bądź też związali się blisko z życiem morskim i jego zagadnieniami. Oto najważniejsi: Leonard Cwalina, Bruno Dzimicz, Tadeusz Dębicki, Zbigniew Jasiński, Michał Kochańczyk, Stanisław Kosko, Urban Krzyżanowski, Tadeusz Meissner, Stanisław Mioduszewski, Jan Papuga, Eryk Sopočko, Janusz Stępowski, Jerzy Szarecki, Mariusz Zaruski itd. Z literatek wymieńmy tu Wandę Karczewską, która odbywała rejsy na yachtach Akademickiego Związku Morskiego (A. Z. M.).

A bractwo malarskie? Wsiewołod Dunin-Markiewicz, Michał Leszczyński, Stanisław Preyzner, Antoni Banachowicz, to nazwiska artystów-plastyków, oficerów naszej Marynarki Handlowej lub Wojennej. Starym marynarzem jest również świetnie zapowiadający się rzeźbiarz, kpt. Konstanty Lech.

Rozwój Polski na morzu da nam na pewno w przyszłości nowy zastęp marynarzy-artystów z wszystkich dziedzin sztuki.

J. K.

Tatarzy w Gdańsku w XV-tym stuleciu

Porty morskie nie tylko obecnie, lecz i w dawnych wiekach stanowiły atrakcję dla nieznających morza i portowego ruchu handlowego mieszkańców odległych krain. Toteż wielu podróżników, zwiedzających port gdański, opisuje jego osobliwości, zwłaszcza potężne machiny przeładunkowe. Znamy szereg takich opisów z epoki czasów nowożytnych, mniej, lub więcej szczegółowych, mniej lub więcej ciekawych. Na specjalną jednak uwagę zasługuje wiadomość o zamiarze zwiedzenia portu gdańskiego przez poselstwo tatarskie, przebywające w Polsce w drugiej połowie XV-tego wieku.

W roku 1476-tym wysłał chan tatarski do bawiącego właśnie wówczas w Malborku Kazimierza Jagiellończyka specjalne poselstwo. Było to w dziesięć lat po zakończeniu wojny trzynastoletniej, Port gdański, na ówczesne czasy jeden z najpotężniejszych portów Bałtyku, wchodził w nowy okres swej handlowej świetności. Niedawno odbudowano po trzecim już z kolei pożarze wielki dźwig portowy (wykończony około 1444 roku), liczne spichrze nad Motławą, stocznie okrętowe, i sam ruch na nabrzeżach budziły powszechne zainteresowanie i nic dziwnego, że te osobliwości północnego portu oglądnąć zapragnęli przy okazji synowie południowych stepów.

Wiadomość o tym przekazały nam dwa współczesne listy, polecające posłów tatarskich opiece burmistrzów i rajców Gdańska. Pierwszy z nich — króla Kazimierza Jagiellończyka, drugi arcybiskupa gnieznieńskiego Jakuba z Sienna, oba datowane z Malborka, dnia 3-go maja 1476-go roku.

Krótki list króla wzywa burmistrzów i rajców Gdańska, by wobec posłów tatarskich, którzy od Odry dążą, prowadzeni przez zaufanego dworzanina Iwaśka Ormianina zastosowano pełny obyczaj gościnności, by pozwolono im oglądać miasto Gdańsk, jego osobliwości, a specjalnie „targ, gdzie stoją okręty", a więc przeładunkowe tereny portowe i sam główny port. Podobnej treści jest list arcybiskupa gnieźnieńskiego, jest on jedynie bardziej szczegółowym. Poleca gdańszczanom, by gościom tatarskim nie tylko pokazano port, lecz oprowadzono ich naokoło miasta. Zaznacza też arcybiskup Jakub, że król Kazimierz Jagiellończyk posyła posłów tatarskich do Gdańska po to, by podziwiając port morski i jego wspaniałości ocenić należycie potrafili potęgę monarchy i by sławę jego panowania i jego państwa roznieśli daleko po tatarskim chanacie. Niestety nie posiadamy żadnej bliższej wiadomości o przebiegu zwiedzania portu gdańskiego przez tatarskie poselstwo i o wrażeniu jakie na nie portowe urządzenia wywarły — sam jednak fakt wyżej podany jest godnym pamięci, jako świadectwo propagandy morskiej polityki polskiej sprzed około pięciu wieków.

M. P.

Wentylatory na statkach

Współczesne budownictwo okrętowe traktuje problem **wentylacji pomieszczeń okrętowych jako sprawę bardzo ważną dla zdrowia pasażerów, załogi** oraz dla zachowania w dobrym stanie niektórych **ładunków.**

Pierwszy wentylator został zbudowany przez Anglika, d-ra Hales'a. Zajmując się rozmaitymi eksperymentami naukowymi, opracował on schemat dużej przegrody drewnianej „dla uczynienia powietrza w pomieszczeniach okrętów bardziej zdrowem". Schemat instalacji swego wentylatora przedstawił dr Hales brytyjskiej Admiralicji oraz „Royal Society", lecz wynalazkowi temu nie poświęcono zbyt wiele uwagi, uważając pomysły doktora za fantastyczne, a nawet absurdalne.

Wówczas zaoferował on swój wynalazek Francuzom. Zabiegi poczynione trafiły na grunt podatny i w 1753-im roku wentylatory Hales'a zostały zainstalowane na okrętach w Bordeaux, trudniących się przewozem niewolników z Afryki do kolonii francuskich.

Wpływ wentylacji na zdrowotność przewożonych niewolników prześcignął najśmielsze oczekiwania armatorów. Na okrętach wyposażonych w wentylatory śmiertelność spadła bardzo wydatnie, osiągając w rzadkich wypadkach 5 proc. Wentylatory Hales'a złożyły swój egzamin z dobrym wynikiem.

W krótkim czasie potem zainstalowano je na wszystkich statkach, trudniących się przewozem emigrantów.

Nic już nie stało na przeszkodzie, aby tak pożyteczny wynalazek znalazł jak największe zastosowanie. Jednakże zaszczyt ten nie przypadł w udziale wentylatorom Hales'a. Inny wynalazca skonstruował daleko wygodniejszy typ wentylatora, tzw. wentylator fajkowy, który przetrwał do dnia dzisiejszego. Obecnie trudno sobie wyobrazić jakikolwiek statek morski lub rzeczny, który nie byłby w niego zaopatrzony.

J. K.

Treść 5-go numeru



PRZEGLĄD PRASY

Na łamach naszych tygodników i miesięczników pojawiają się od czasu do czasu — nie za często! — artykuły na tematy morskie. Największy natomiast „nieurodzaj" zanotować należy w dziale poezji i nowelistyki marynistycznej.

Katowicka **„Odra"** zamieszcza w ostatnich swych (17—21) numerach wspomnienia **Stanisława Helsztyńskiego** ze swego przybycia przed rokiem na tereny Pomorza Zachodniego, artykuł **Ludwika Kohutka:** „Mazury po prostu", opowiadanie **Czesława Piskorskiego** o Winecie — Królowej Bałtyku, wyjęte z zachodnio-pomorskich legend ludowych, odpowiedź **Stanisława Ostrowskiego** na Zbyszka Bednorza „List do knajpiarza szczecińskiego", reportaż **Stefana Sulimy** znad zatoki szczecińskiej pt.: „Na krańcach", wreszcie informacyjny artykuł **Stanisława Helsztyńskiego** „Ziemie Odzyskane w pracowniach uczonych i pisarzy".

Majowy, piąty numer poznańskiego **„Przeglądu Zachodniego"** otwiera ciekawy artykuł wstępny min. **Eugeniusza Kwiatkowskiego:** „Polska i morze", źródłowa praca historyczna **Zdzisława A. Rojewskiego:** „Wołyń, opulentissima civitas Slavorum" i **Mariana Pełczara:** „Bilans roczny szkolnictwa gdańskiego". Tygodnik Polskiego Związku Zachodniego **„Polska Zachodnia"**, aczkolwiek także poświęcony sprawom zachodniej granicy Polski, nie zapomina, że sprawa Odry i Nisy jest ściśle związana ze sprawami polskiego Wybrzeża i naszego stanu posiadania na Bałtyku. Sprawy morskie w całokształcie zagadnień Ziem Odzyskanych omawia również **Eugeniusz Paukszta** w swym artykule, zamieszczonym w n-rze 20-tym i 21-ym warszawskiego **„Dziś i Jutro"**, pt. „Rok na ziemiach odzyskanych".

Bydgoska **„Arkona"** w swym n-rze ósmym, czerwcowym, drukuje opowiadanie z życia rybaków: „Józef Hartwig", pióra **Mieczysława Zydlera**, fragment kaszubskiego dramatu **Bernarda Sychty** pt. „Przebudzenie", notatkę **Andrzeja Bukowskiego** z uroczystości kopernikowskich we Fromborku oraz artykuł **Leona Witkowskiego** „Karta z dziejów śpiewactwa pomorskiego", w którym omówiona została również działalność chórów i kółek śpiewaczych na Kaszubach.

11-ty numer **„Świetlicy krakowskiej"** jest niemal w całości poświęcony sprawom morskim. Nowy tygodnik młodzieżowy, wychodzący w Krakowie, **„Młoda Rzeczpospolita"** udziela na swych łamach dużo miejsca wychowaniu morskiemu naszej młodzieży.

Treść czerwcowego, trzeciego n-ru **„Marynarza Polskiego"**, wychodzącego w Gdyni, zainteresuje nie tylko marynarzy. Do najciekawszych należą tu artykuły kmdra ppor. **Stanisława Mieszkowskiego** „O zdrową myśl morską", por. **Józefa Balceraka** „Operacja Neptun", opowiadanie **Brunona Dzimicza** „12 przygód Mata Moreli", artykuł **Józefa Modrzejewskiego** „Marynarka francuska wczoraj i dziś" oraz ppor. **Jerzego Ciesielskiego** opowiadanie o Władysławie Wagnerze. Atrakcja „Marynarza Polskiego" są również liczne i ciekawe ilustracje.

Czerwcowy numer **„Ziemi"**, wydawanej w Warszawie zawiera m. in. artykuł **Jana Kilarskiego:** „U gdańskiej Panny Marii" i **J. Wąsowicza:** „O nowych nazwach polskich". W miesięczniku tym znajdujemy wiele ciekawych ilustracji, głównie z Gdańska. W szóstym n-rze kieleckich **„Cychr" Felicjan Zaremba** pisze niezbyt trafnie o atrakcyjności morza w Polsce w okresie ostatnich 25-ciu lat.

Gdyńska **„Gazeta Morska"** zamieściła w pierwszych dniach lipca ciekawy reportaż Józefa Balceraka z pierwszej po wojnie podróży „Daru Pomorza" do Szwecji.

Krakowska **„Twórczość"** w n-rze piątym zamieściła w dziale poezji „Wersety morskie" **Witolda Wirpszy.** W n-rze 64-tym **„Przekroju"** ukazał się rzekomo dowcipny list **Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego** z Wybrzeża. Mamy nadzieję, że pobyt innych naszych poetów i pisarzy nad morzem zaznaczy się bardziej zrównoważonymi wyczynami pisarskimi.

Edward Martuszewski

W przekroju miesiąca

Dnia 30-go maja Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego wysłało do Szwecji **100 ton pulpy jabłecznej** (półfabrykatu do wyrobu marmelady) jako **pierwszy jej transport.** W maju na Żuławach gdańskich odwodniono 500 ha ziemi uprawnej. Akcja ta ma wielkie znaczenie ze względu na aprowizację miast Wybrzeża.

W maju przybyło do polskich portów 5.150 pasażerów. W tym samym miesiącu 66% całego naszego importu drogą morską stanowiły towary UNRRA.

Import ryb **w maju** wyraża się cyfrą 8.387.603 kg — głównie z Danii. Rybacy polscy w tym samym miesiącu złowili **2.400.000 ryb morskich, to jest tyle, ile łowiono na polskim Wybrzeżu przed wojną w okresie roku.** Wartość złowionych ryb wynosi **60.000.000 zł.** Władze przydzieliły ostatnio rybakom 2.527 kg przędzy bawełnianej na sieci, 2.141 kg gotowych sieci, 2.241 kg płótna żaglowego, 508 kg płótna cienszego, 1.493 kg lin konopnych, 1.993 kg lin stalowych itd.

W pierwszych dniach ub. m. władze radzieckie przekazały polskiej administracji portowej 25-tonowy dźwig pływający. Po naprawie zostanie on użyty do prac oczyszczających w porcie.

Dnia 1-go ub. m. przybyła do Gdańska i Gdyni ze Szczecina delegacja rządu holenderskiego, mająca za zadanie zbadanie możliwości nawiązania stosunków handlowych z Polską za pośrednictwem naszych portów.

Dnia 3-go ub. m. przybył do Gdyni pierwszy statek pod flagą irlandzką. Z początkiem czerwca do portu gdyńskiego zawinęły również pierwsze holowniki przekazane nam przez UNRRA z demobilu amerykańskiego: „Roberto Gonzales" i „Peder Ambriornsen".

Dnia 6-go ub. m. przybył do Gdyni **setny statek z importowanymi rybami,** oraz „Hafnia" i „Weichsel", statki należące do b. Wolnego Miasta Gdańska, obecnie zaś pod nazwami „Rataj" i „Sławno" jednostki polskiej Marynarki Handlowej.

Dn. 10-go ub. m. port elbląski odwiedzili w podróży inspekcyjnej wiceprezydenci KRN Szwalbe i Barcikowski, Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża inż. E. Kwiatkowski oraz wojewoda gdański inż. Zrałek.

Dn. 13-go ub. m. w Ośrodku Morskim w Gdyni odbyła się uroczystość poświęcenia trzeciego z rzędu yachtu harcerskiego „Skrzat". Dn. 15-go ub. m. w strefie wolnocłowej wybuchł pożar w garażach UNRRA. Wysiłkom straży pożarnej udało się pożar zlokalizować bez szkody dla przycumowanych w pobliżu statków.

Duński statek „Irsa" przywiózł do Gdyni dn. 15-go ub. m. 100 ton medykamentów dla komitetu „Ratujcie dzieci". Jest to dar społeczeństwa duńskiego dla Polski.

W pierwszej połowie czerwca ruch statków w porcie gdańskim osiągnął cyfry rekordowe. Dn. 15-go ub. m. w basenie węglowym stało 20 statków, w całym zaś porcie 45. 16-go do portu gdańskiego weszło 13, wyszło zaś 15 statków. Stocznie gdańskie rozpoczęły budowę motorów spalinowych do kutrów rybackich. Polska Misja Morska w Anglii zamówiła dla polskich rybaków 18 kutrów dalekomorskich.

Dnia 18-go ub. m. **do portu szczecińskiego wpłynął pierwszy statek szwedzki** „Ruth". Przywiózł on ładunek celulozy. Władze portowo-morskie przystąpiły do budowy radiostacji morskiej w Szczecinie. Morski Instytut Rybacki organizuje w Szczecinie bazę połowów dalekomorskich.

Dn. 21-go ub. m. przybył do Gdyni po raz pierwszy po wojnie **s/s „Tobruk". Stocznie polskie wyremontowały po wojnie 225 statków** o łącznym tonażu 200.000 ton. Opłaty za remont wyniosły 10.000.000 zł. Dnia 28-go ub. m. otwarta została linia trolleybusowa Gdynia—Orłowo.

Węgiel polski wysyłany jest obecnie **przez porty polskie do Związku Radzieckiego, Finlandii, Szwecji, Norwegii, Danii, Francji i Islandii.**

W pierwszych dniach lipca okazało się na podstawie wiarogodnych danych, że wszelkie pogłoski o awarii, czy katastrofie m/s „Sobieski" są nieprawdziwe. Statek ten ma znowu kursować na linii Gdynia — Anglia.

D. I.

Ilustracje w 6—7-ym numerze

Z okazji Zjazdu Związku Gospodarczego Miast Morskich zamieszczamy w szkicu monograficznym Alfreda Wielopolskiego (str. 4—7) zdjęcia herbów naszych miast morskich wraz z ostatnio na konkursie nagrodzonym herbem m. Gdyni (str. 6, u góry czwartej szpalty).

Zdjęcia art.-fot. Edmunda Zdanowskiego: — str. 1, 7, 9, 10, 11, 18 i 19. Z dalekich szlaków morskich otrzymaliśmy za pośrednictwem Michała Kochańczyka zdjęcia, zamieszczone na str. 12, 13 i 14.

CENY OGŁOSZEŃ: Kolumna zł. 60.000; 1/2 kolum. zł. 30.000; 1/4 kolum. zł. 15.000; 1/8 kolum. zł. 8.000. Drobne: 25 zł. 1 m/m na 1 szpaltę.

Redaguje: Kolegium redakcyjne. Red. Nacz.: Janusz Stępowski. Redaktor przyjmuje we wtorki i piątki od godz. 10—12.
Redakcja i Administracja: Gdynia, Mściwoja Nr 9, I. p. Telefon 222-60.

WYDAWCA: Spółdz. Wydawnicza „Czytelnik" Tłoczono w drukarni „Czytelnik" Nr 8. Gdynia, Mściwoja Nr 7. — W-01635